

三菱自動車工業株式会社

サステナビリティレポート 2021



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition



MISSION

モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

VISION

1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します



目次

編集方針	02	ガバナンス	94
会社概要	03	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	95
トップコミットメント	05	コーポレート・ガバナンス	95
サステナビリティマネジメント	07	内部統制	99
企業理念・方針	07	リスク管理	100
サステナビリティマネジメント	08	コンプライアンス	101
ステークホルダー・エンゲージメント	10	役員一覧	106
三菱自動車のマテリアリティ	11	役員報酬	107
特集：「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦	14	ESGデータ集	108
ESGパフォーマンス報告		製品・事業活動関連環境データ	109
環境	20	大気・水質・PRTR対象物質データ	113
取り組み方針	21	生物多様性関連データ	119
環境マネジメント	24	人事関連データ	120
気候変動・エネルギー問題への対応	27	ガバナンス関連データ	122
資源循環の取り組み	38	GRIスタンダード対照表	123
環境汚染の防止	41	マテリアリティの2020年度目標と実績	133
水資源の保全	46	第三者意見	137
生物多様性の保全	49		
社会	52		
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	53		
製品品質、セールス・サービス品質の向上	57		
事業を通じた地域経済への貢献	64		
新しい常態に対応した働き方改革の推進（ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス）	67		
人材育成の強化	73		
労働安全衛生の推進	77		
人権の尊重	81		
持続可能なサプライチェーンの実現	84		
社会貢献活動の推進	88		

編集方針

発行目的

「サステナビリティレポート2021」は、三菱自動車グループが果たすべき社会的責任と、それに対する様々な取り組みをステークホルダーの皆様にお伝えし、理解していただくことを目的に発行しています。

報告対象組織

三菱自動車工業株式会社、および国内外のグループ会社

報告対象期間

2020年度（2020年4月1日～2021年3月31日）ただし、過去の経緯データや最近の事例を示すことが適当である場合は、この期間以外のものを報告

発行時期

日本語版：2021年10月

（前回発行2020年10月、次回発行2022年9月予定）

英語版：2021年10月

（前回発行2020年11月、次回発行2022年10月予定）

参考にしたガイドライン

- ・GRIスタンダード（Global Reporting Initiative）
- ・「環境報告ガイドライン（2018年版）」（環境省）

お問い合わせ先

三菱自動車工業株式会社 サステナビリティ推進部

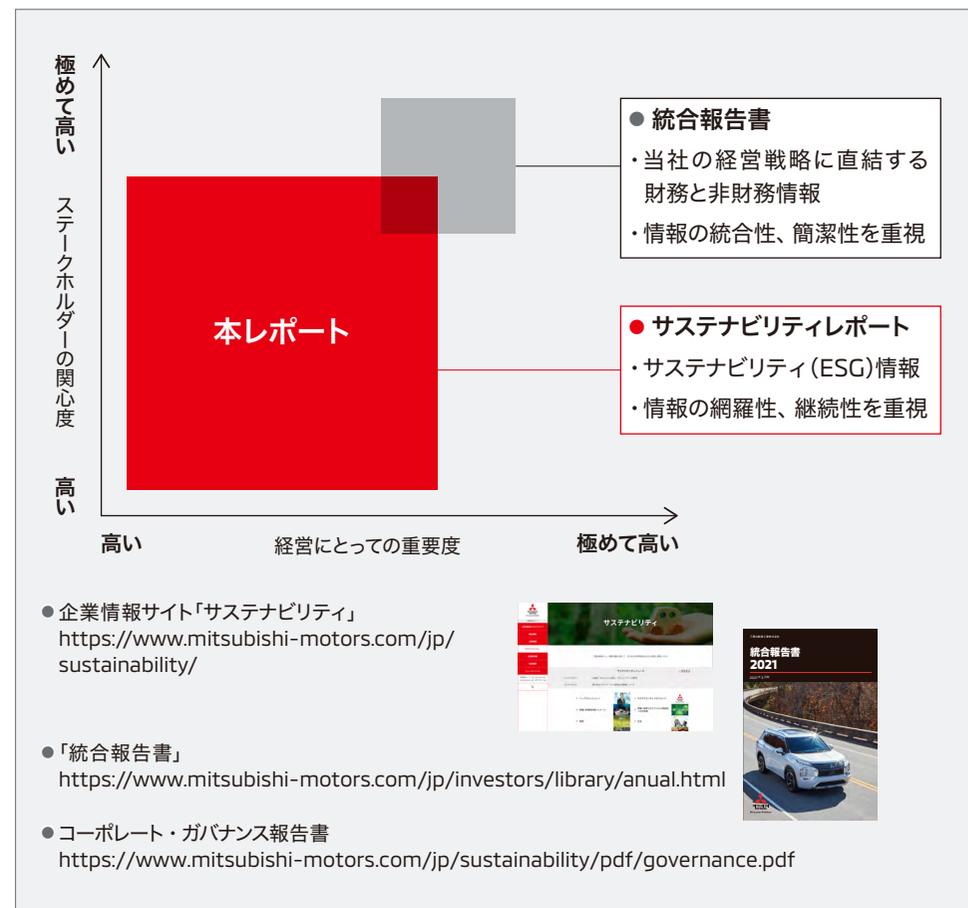
〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

免責事項

このサステナビリティレポートに掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、その他の歴史的事実でない事柄は、発行時点における将来に関する予測が含まれています。

これらの期待、予想、見通し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見通しとは大きく異なる場合がありますこと、あらかじめご了承くださいませようお願い申し上げます。

サステナビリティ情報開示体系



アンケートへのご協力をお願い

今後のサステナビリティ推進活動や報告書作成の参考として、皆様のご意見・ご感想をお聞かせ下さい。

「サステナビリティレポート」アンケート

https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/report/enq_view.html

会社概要 (2021年3月31日時点)

社名 三菱自動車工業株式会社
(MITSUBISHI MOTORS CORPORATION)

設立 1970年4月22日

本社所在地 〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号

事業内容 三菱自動車グループは、自動車およびその部品の開発、生産、販売、金融事業を行っている。

ブランド MITSUBISHI MOTORS

資本金 284,382百万円

発行済普通株式数 1,490,282,496株 (含む自己株式)

グループ会社 連結子会社：35社
持分法適用関連会社：19社

従業員数 連結：30,091人 単独：13,951人

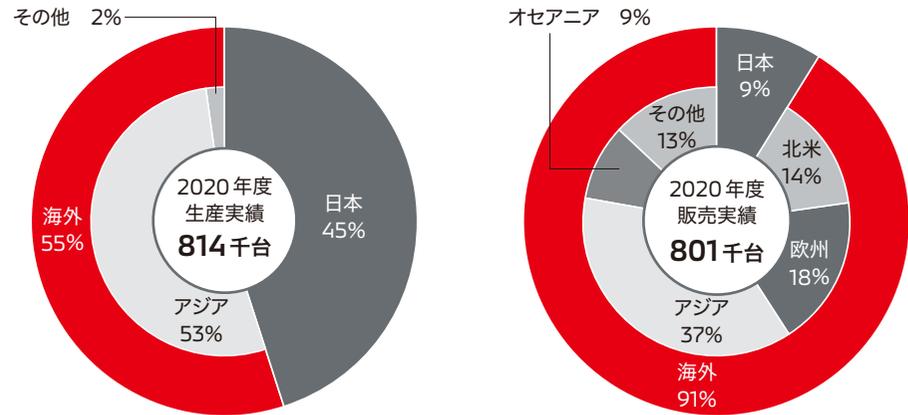
「製品情報」の詳細は、企業情報サイトをご参照ください。
<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/products/>

業績ハイライト

(単位：百万円)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
売上高	1,906,632	2,192,389	2,514,594	2,270,276	1,455,476
営業利益	5,118	98,201	111,815	12,788	△95,321
経常利益	8,944	110,127	119,850	△3,843	△105,203
親会社株主に帰属する当期純利益	△198,524	107,619	132,871	△25,779	△312,317

世界生産台数・販売台数



地域別生産台数

(単位：千台)

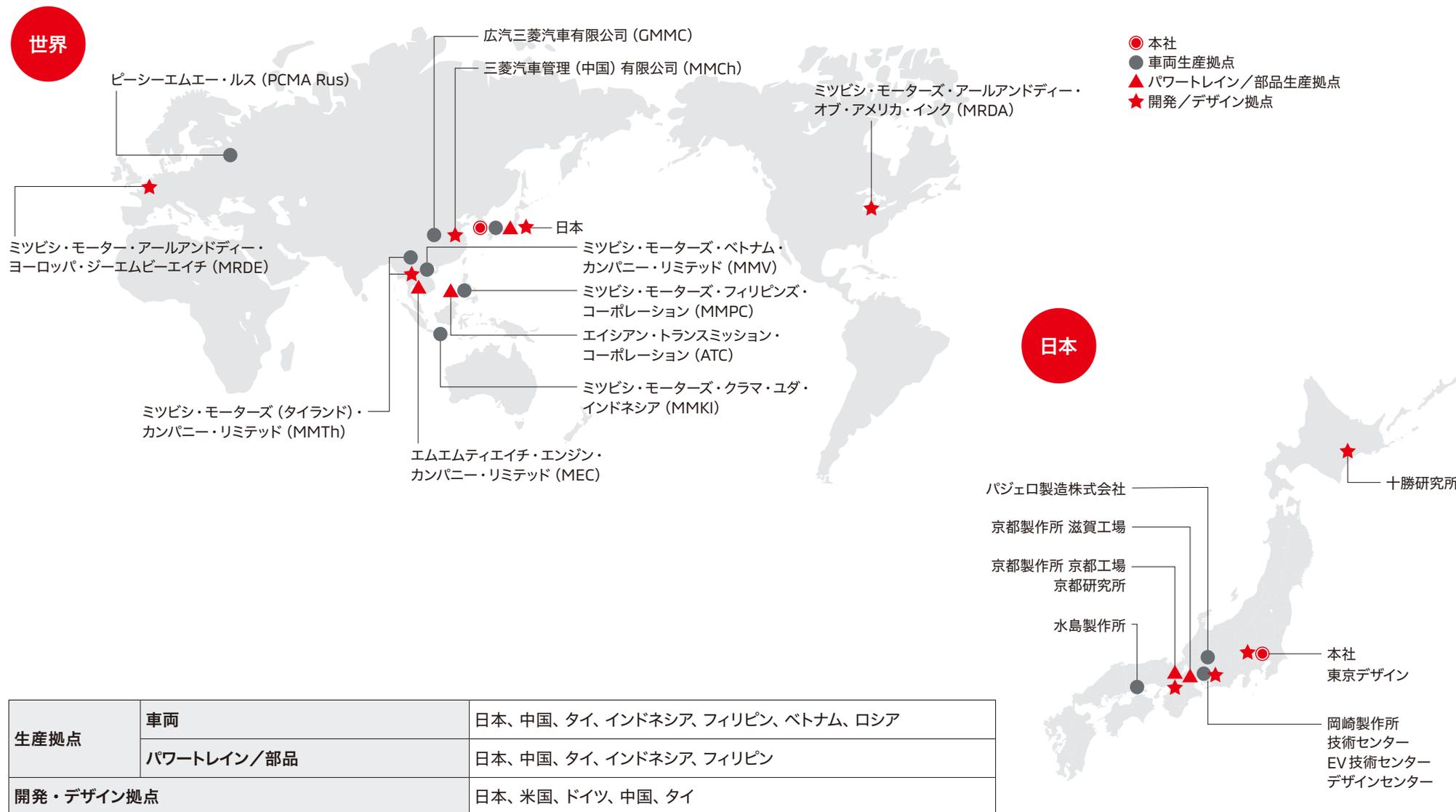
	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
日本	531	590	661	620	367
海外	548	681	780	717	447
アジア	533	661	752	697	434
その他	15	20	28	20	13
合計	1,079	1,271	1,441	1,337	814

地域別販売台数

(単位：千台)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
日本	80	97	104	95	73
海外	846	1,004	1,140	1,032	728
北米	138	155	173	160	113
欧州	179	193	236	215	144
アジア	315	432	481	433	294
オセアニア	83	95	102	88	72
その他	131	129	148	136	105
合計	926	1,101	1,244	1,127	801

主要拠点



トップコミットメント

強固な経営基盤の確立と ステークホルダーとの協働強化により、 社会に選ばれ続ける企業を目指します



三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者
加藤 隆雄

新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになった皆様のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の皆様にご冥福をお祈り申し上げます。罹患により闘病中の皆様が一瞬も早くご回復されますことをお祈り申し上げます。また、感染拡大防止に日夜ご尽力されている皆様には深く敬意を表します。

三菱自動車グループは新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、蓄電・給電機能がある『アウトランダーPHEV』を予防接種支援車両として海外の関連機関ならびに国内自治体へ寄贈や無償貸与をしています。医療チームや物資の移動をはじめ、プラグインハイブリッド車（PHEV）の給電機能を活用し、ワクチン輸送用保冷剤の冷却・運搬に貢献しています。また、接種会場で万一停電が発生した際のバックアップ電源としても期待いただいています。

今後も世界各国の政府・自治体・関係機関と連携しながら、新型コロナウイルス感染症拡大防止に向けて支援を続けていきます。

ビジョンの実現に向けて

三菱自動車は、三菱グループの根本理念「三綱領」を企業活動の指針としています。社員一人ひとりには、当社がつくりたい社会を示した「ビジョン」とビジョンを実現する方法である「ミッション」を三菱自動車グループの全社員で共有し、常に立ちかえるべき価値基準としています。「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくる」というビジョンの実現に向け、2020年度からの中期経営計画「Small but Beautiful」では「選択と集中」を基本方針に据え、アセアン地域を基軸とした当社の強みを生かした事業体制に移行しています。また、PHEVを軸とする電動車の開発など環境技術の強化に取り組む一方で、CASEに代表される先進技術に関してはアライアンス活用やパー

トナーとの協業強化によって、効率的な事業体制を構築しています。

持続可能な成長を支える強固な経営基盤の確立

昨年、自動車業界は新型コロナウイルス感染症拡大により経営に大打撃を被りました。また、各国における環境規制の強化、米中対立をはじめとする国際秩序の変化、世界的な半導体の不足など自動車業界を取り巻く事業環境はますます不確実性を増しています。現状の打開に向けては、長い視点で事業環境を見極め、中長期的なリスクと機会に対応するための経営基盤の強化が必要です。

環境に関しては「パリ協定」の採択から5年が経ち、日本を含む120カ国以上が2050年「カーボンニュートラル」を宣言し、日本や米国などが2030年の温室効果ガス削減目標を引き上げるなど、脱炭素社会の実現に向けた機運が急速に高まっています。こうした国際的な政策動向を背景に、企業においても脱炭素化がグローバルな競争力を保つための必須条件となっています。

また、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とする新しい常態を踏まえた働き方改革と、CASEなど自動車業界の大変革に対応するための人材確保が持続可能な成長を支える経営基盤の重要な一部となっています。

このような社会情勢やステークホルダーからの期待、経営戦略の方向性などを踏まえ、当社は昨年、「環境」と「人」に関するマテリアリティ(重要課題)の見直しを行いました。加えて、サステナビリティ委員会において、すべてのマテリアリティに対し、2030年ないし2050年までの中長期的なリスク・機会、対応の方向性を議論のうえ、各年度の取り組み計画に落とし込みました。その内容は「サステナビリティレポート2021」に掲載しています。

中でも気候変動については、昨年10月「環境計画パッケージ」を策定し、気候変動によるリスク・機会の影響の大きさを認識し、達成すべき目標を明確にしたうえで、本年7月には気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)提言への賛同を表明しました。TCFD提言への賛同を機に、気候変動が事業および財務へ与える影響の分析を進めています。今後、経営戦略に反映し、気候変動にともなう自動車産業の変革に対応し、先取りする当社の姿についてステークホルダーの皆様にお伝えしていきます。

社会に選ばれ続ける企業を目指して

自動車業界を取り巻く状況はこれまでにない速さで変化しており、コネクティッド、自動運転、電動化などの技術革新・進化やシェアリングなどの新たなサービスの期待にともない、競争の激化が見込まれます。熾烈な競争を勝ち抜き、

三菱自動車が社会から選ばれ続ける企業になるために何をすべきか、私は常に危機意識を持って考えています。

CASEについてはアライアンスの優れた基幹技術に三菱自動車らしいアレンジを施し、効率的に活用していく一方、アセアン地域向け車両の技術開発や、PHEVの当社独自技術をさらに進化させ、当社の強みを生かせる技術分野において、アライアンスをリードしていきたいと考えています。

今年、当社は持続的成長に向けて、「三菱自動車らしさ」を再定義しました。「三菱自動車らしさ」とは、環境と共に、安全・安心・快適をお客様に提供することであると考え、当社の強みである電動化技術およびクルマの操縦性と安定性を飛躍的に向上させる4WDシステムとして三菱自動車の理想を最も具現化した「S-AWC(スーパーオールホイールコントロール)技術で、環境貢献と「三菱自動車らしい走り」を実現していきます。

2009年に世界初の量産型電気自動車『i-MiEV』を発売した当社は電気自動車のパイオニアであり、世界に誇れる技術を蓄積して来ました。また、長年にわたり環境にやさしいPHEVシステムの研究を重ね、「走っても、止まっても価値のある電動SUV」として2013年に『アウトランダーPHEV』を、2020年に『エクリプス クロス(PHEVモデル)』を世に送り出しました。近年、災害が多発していますが、PHEVは停電時に家庭用電気製品に直接給電でき、また、S-AWCによる悪路走破性により、お客様に安全・安心・快適をお届けしています。

今後も電動化技術の活用を通じ三菱自動車らしく、気候変動・エネルギー問題の解決や、カーボンニュートラルの実

現に貢献してまいります。

「三菱自動車らしさ」は、すべてのステークホルダーとの協働無くして実現できないため、ステークホルダーの皆様とのコミュニケーションを通じ、相互理解を深め、強い信頼関係のもと事業を成長させていきたいと考えています。そのためには、株主、お客様、従業員、ビジネスパートナーをはじめとするすべてのステークホルダーの権利を守ること、特に人権尊重への取り組みが基盤になるものと考えます。人権デュー・デリジェンスの仕組みを通じ、事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止・軽減に取り組み、社会とステークホルダーからの信頼向上に努めます。

またコーポレートガバナンスの強化において、監督と執行の分離を明確にすべく、当社は2019年に指名委員会等設置会社へ移行しました。本年6月には独立社外取締役として平工奉文氏を取締役会長に迎え、ガバナンスをさらに強化し、ステークホルダーに対し透明性の高い企業を作り上げていきます。

社会に選ばれ続ける企業を目指して、強固な経営基盤を確立し当社の持続的成長を実現すると同時に、ステークホルダーとの強い信頼関係のもと、協働して社会問題の解決に向け取り組むことで持続可能な社会の実現に貢献していきます。

三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長
兼 最高経営責任者

加藤 隆雄

サステナビリティマネジメント

企業理念・方針

三菱グループ三綱領

三菱創業の精神である「三綱領」は、三菱グループ共通の根本理念と位置づけられています。

所期奉公 (しょきほうこう)

= 期するところは社会への貢献

事業を通じ、物心共に豊かな社会の実現に努力すると同時に、かけがえのない地球環境の維持にも貢献する。

処事光明 (しょじこうめい)

= フェアプレイに徹する

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

立業貿易 (りつぎょうぼうえき)

= グローバルな視野で

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

ビジョン・ミッション

三菱自動車は、三菱自動車グループの社員が未来を向き、同じ考えを共有し、一丸となって行動していけるように企業ビジョン・ミッションを制定しています。自動車業界は大きな変革期を迎え、事業環境も大きく変化しています。その中で私たちは、これまでよりも積極的に、いかに社会に働きかけていくのかを定めたものが、ビジョン (我々がつくりたい社会) とミッション (ビジョンを実現する方法) です。

VISION

モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります

MISSION

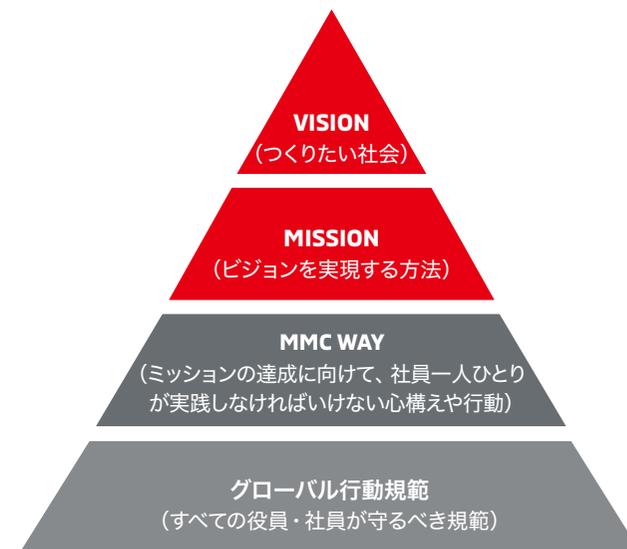
1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

自動車業界はパワートレインの多様化、クルマの知能化・IoT化などにより、次々と技術革新が生まれており、自動車の役割もハードとしての「クルマ」から交通システム全体としての「モビリティ」に変化しています。このような大変革期の中、幅広くモビリティの可能性を検討し、誰もが・いつでも・どこへでも自由に移動でき、見たいものを見て、会いたい人に会うことのできる、そのような機会を提供したいと思います。ビジョンには、人々の移動を効率化・最適化することで、個人の新しい挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いを込めています。

三菱自動車の理念体系

当社は、三菱グループ共通の基本理念として位置づけられている「三綱領」を企業活動の指針としています。社員一人ひとりにおいては、必要最低限度の心構えや行動を示す「MMC WAY (※1)」およびすべての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範 (※2)」の実践を通じて、「ミッション」を遂行し、「ビジョン」を実現することを目指しています。

多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、クルマという身近な製品を中心とする各国・各地域における事業活動を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。



※1: 「MMC WAY」の詳細は、P76をご参照ください。

※2: 「グローバル行動規範」の詳細は、P101をご参照ください。

サステナビリティマネジメント

サステナビリティに対する考え方

近年、国連における持続可能な開発目標 (SDGs) の採択、パリ協定の発効、ESG 投資の拡大など、持続可能な環境・社会・経済の実現への関心が高まり、それらに関する企業の取り組みが一層重要視されています。

特に、自動車業界ではコネクテッド、自動運転をはじめとする新技術やカーシェアリングに代表される新しいビジネスモデルなど、100年に1度の大変革期を迎えています。

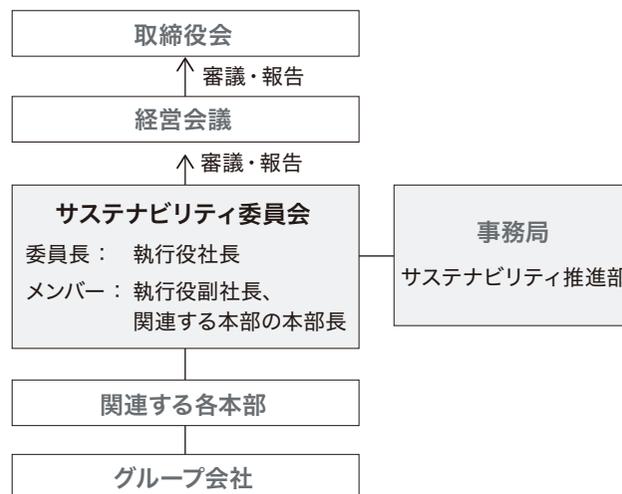
また、環境面では世界的に気候変動・エネルギー問題が深刻化しています。三菱自動車は製品や事業活動からの温室効果ガス低減をはじめ、責任ある事業運営に取り組み、各国・各地域における事業活動を通じて社会課題の解決を図ることにより、持続可能な社会の実現に貢献していきます。



サステナビリティ推進体制

当社では、三菱自動車グループ全体でサステナビリティの取り組みの推進を図ることを目的に執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を設置しています。サステナビリティ委員会ではマテリアリティに対応する取り組みの目標を審議のうえ決定し、その進捗確認を行うことによりPDCAを回しています。なお、マテリアリティの見直しなど重要事項は取締役会で審議・報告する体制としています。

2019年4月には、従来、複数部門に分散していたサステナビリティに関する業務を集約した専任組織としてサステナビリティ推進部を新設し、サステナビリティ委員会メンバーをはじめとする役員・従業員、ならびにステークホルダーとのコミュニケーションを強化しながら、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組んでいます。



2020年度のサステナビリティ委員会の実績

- ・開催回数：3回
- ・主な審議事項
マテリアリティの見直し、マテリアリティ 2019年度の取り組みレビューおよび2020年度の取り組み計画、人権に関する取り組み、「サステナビリティレポート2020」の編集方針、環境計画パッケージの審議など
- ・委員会メンバー(2021年6月時点)

- 委員長： 執行役社長
- 副委員長： 執行役員(総務・コミュニケーション、サステナビリティ担当)
- 委員： 執行役副社長(ものづくり担当)
執行役副社長(営業担当)
執行役副社長(CFO)
上席執行役(コーポレートガバナンス担当)
執行役経営戦略本部長
執行役TCS(※1)本部長
執行役商品戦略本部長
執行役(生産担当)
執行役員人事本部長
執行役員モビリティビジネス本部長
管理本部長
財務経理統括室長
PD(※2)室長
開発マネジメント本部長
生産技術本部長
調達管理本部長
グローバルセールスデベロップメント本部長
グローバルアフターセールス本部長
(アセアン・オセアニア) 担当役員補佐
国内営業本部長
経営戦略本部IR室長
広報部長

オブザーバー：取締役(監査委員)
※1：Total Customer Satisfaction(トータル・カスタマー・サティスファクション)
※2：Program Director(プログラム・ダイレクター)

サステナビリティの社内浸透

三菱自動車は、役員・従業員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じてサステナビリティの取り組みを実践できるよう、1年を通して浸透活動を行っています。浸透度は社員意識調査で確認し、調査結果は次年度の活動に生かしています。

<活動事例>

- ・ サステナビリティ全般に関するeラーニング
8,833名受講
- ・ サステナビリティ全般に関する階層別研修
653名受講
(新入社員、キャリア入社社員、新任M2社員<課長級>、
新任M1社員<部長級>)
- ・ 環境計画パッケージ説明会(各部門代表者)
248名受講
- ・ サステナビリティに関する月間ニュースレター

「国連グローバル・コンパクト」への参加

当社は、2019年5月、国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」についての普遍的原則である「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。「国連グローバル・コンパクト」は、国連のコフィー・アナン事務総長(当時)が1999年に世界経済フォーラム(ダボス会議)で提唱した、企業による自主行動原則です。

当社は、「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、これからも社会の良き一員として行動し、持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

WE SUPPORT



外部団体への参画

- 一般社団法人日本経済団体連合会
- 一般社団法人日本自動車工業会
- 公益社団法人自動車技術会
- 一般社団法人グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパン(GCNJ)

支持または参考にしている外部イニシアティブ

- 国連持続可能な開発目標(SDGs)
- 国連グローバル・コンパクト(UNGCC)
- ILO中核的労働基準
- OECD多国籍企業行動指針
- ISO26000「社会的責任の手引」
- 一般社団法人日本経済団体連合会「企業行動憲章」

ステークホルダー・エンゲージメント

基本的な考え方

三菱自動車は、企業の持続的成長にとって重要なステークホルダーとの対話を通じて、三菱自動車グループの責任と課題を明確にし、改善の努力をしながら日々の業務に取り組んでいます。

例えば、お客様から寄せられたご指摘のうち、品質・不具合に関する事柄については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、さらに品質改善にも活用しています。商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、さらなる商品力の向上につなげています。また、お客様から寄せられた声を社員が視聴できるよう、イントラネットで動画配信しています。さらに、寄せられた声の中から重要情報は、経営幹部へ定期的に報告しています。

当社はステークホルダーとの対話を一層深め、社会の期待や課題と真摯に向き合い、今後の取り組みに生かしていきます。



お客様相談センターでのお客様対応の様子

ステークホルダーとの対話

ステークホルダー	対話方針	対話の機会	頻度	事業への反映
消費者・お客様	お客様の声を、よりよい製品・サービスに反映する活動の推進	お客様相談センター、販売会社、アフターサービス	常時	CS活動の推進 製品・サービスの改善
		ウェブサイト、ソーシャルネットワーク	常時	
		お客様満足度調査	随時	
		イベント、TV・新聞・雑誌の広告、メール配信	随時	
ビジネスパートナー	相互信頼にもとづく共存共栄に向けたコミュニケーション	問い合わせ窓口、お取引先様相談窓口	常時	相互信頼にもとづく共存共栄に向けた関係構築
		定期総会、説明会、イベント、専門ウェブサイト	随時	
		各種業界団体への参加	随時	
株主・投資家	事業・財務状況と成果の適時・適正な開示 持続的な成長・企業価値向上に向けた建設的な対話	IR問い合わせ窓口	常時	持続的な成長・企業価値向上に向けた取り組みの推進
		取材対応	随時	
		決算説明会	年4回	
		中期経営計画説明会	随時	
		個別施策説明会	随時	
		株主総会	年1回	
		IR向けウェブサイト	常時	
		イベント、メール配信	随時	
		統合報告書	年1回	
従業員	労使相互信頼・相互責任の関係を原則とする、チームワークや一体感の醸成に向けた双方向コミュニケーション	労使協議	随時	安全で働きがいのある労働環境の整備
		相談窓口（社員相談室、MMCほっとライン、三菱自動車グローバル内部通報窓口）	常時	
		経営幹部とのタウンホールミーティング	随時	
		社内ウェブサイト	常時	
		社員意識調査	隔年1回	
地域社会	地域社会との良好な関係の構築 社会・環境課題の解決に向けた多様なステークホルダーとの対話	地域コミュニティ窓口、ウェブサイト	常時	社会・環境課題の解決に向けた取り組みの推進
		自治体との連携	随時	
		社会貢献活動	随時	
		地域イベント	随時	
		工場見学	常時	

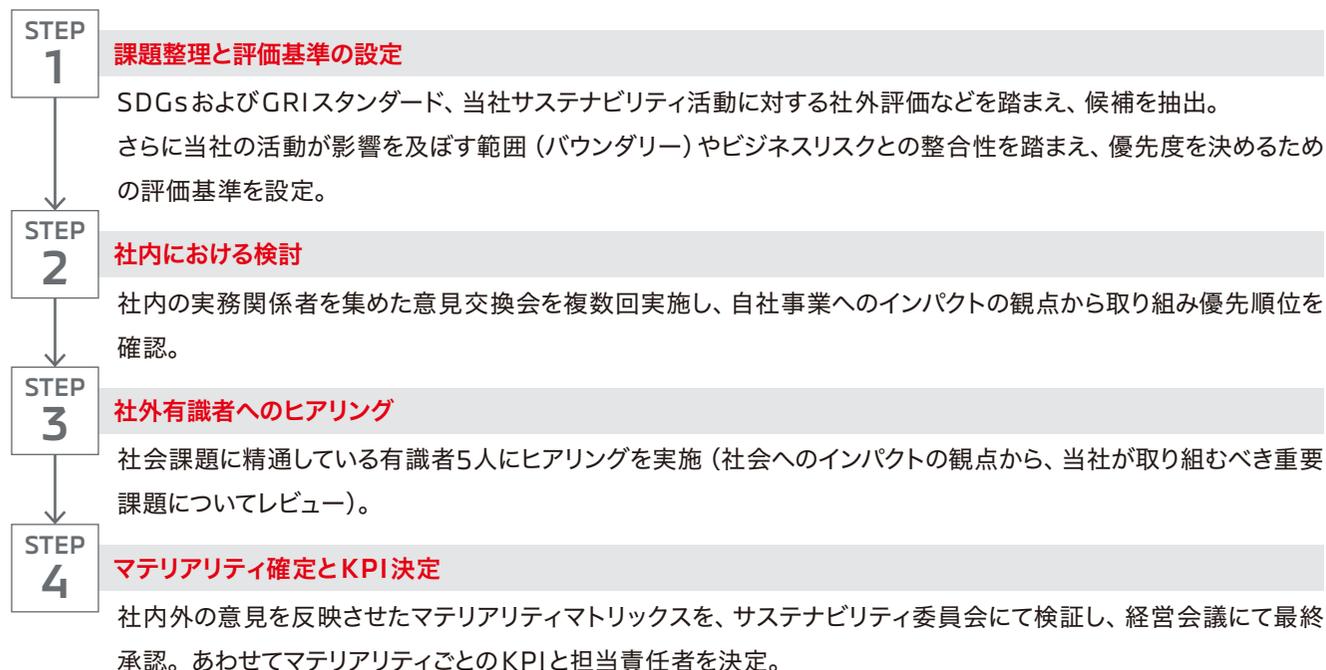
三菱自動車のマテリアリティ

マテリアリティ(重要課題)の特定と見直し

三菱自動車は、国連持続可能な開発目標 (SDGs) の重要性を認識し、2018年度に環境・社会・ガバナンス各分野の様々な課題から当社が取り組むべき重要課題としてマテリアリティを特定しました。

特定に際してはステークホルダーの関心度と自社への影響度の観点から検討を重ね、有識者へのヒアリングを実施しました。そのうえで、サステナビリティ委員会にて議論を重ね、経営会議にて決定しました。

特定のプロセス



近年、サステナビリティに関わる社会動向は、大きくかつ急速に変化しています。当社はその変化がステークホルダーおよび当社に及ぼす影響を評価したうえで、必要に応じてマテリアリティを柔軟に見直し、取り組むことで、ステークホルダーのニーズや期待に応じていきたいと考えています。

見直しの実施

2020年度には、環境問題の深刻化や新型コロナウイルス感染症拡大による社会情勢の変化を踏まえ、サステナビリティ委員会での議論を経てマテリアリティを見直し、取締役会において決議しました。

見直しの概要は以下の通りです。

①「環境」に関するマテリアリティ

近年、気候変動や資源枯渇、環境汚染などの環境問題が顕在化・深刻化しています。国連にて採択された持続可能な開発目標 (SDGs) や、気候変動に関する国際的な合意であるパリ協定、気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) の提言など、社会課題に対応する国際的な目標策定やルールづくりも加速しています。

当社は、事業を存続させていくためには、これらの社会動向を踏まえた中長期的な取り組みの方向性を定める必要があるとの認識のもと、環境計画パッケージを策定し2020年11月に公表しました。

環境計画パッケージでは、環境汚染防止を気候変動対策・資源循環と並んで「重点環境課題」と位置付けています。これに準じ、マテリアリティでも「環境汚染の防止」の自社への影響度 (横軸) を「とても高い」から「極めて高い」に引き上げました。

②「人」に関するマテリアリティ

新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした新しい常態を踏まえ、従来の「働き方改革」と「ダイバーシティ」は、「新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)」とすることにより、“多様な社員が活躍できる環境作りにより組織力と企業価値を高める”という方向性を示しました。

新型コロナウイルス感染症防止のための緊急暫定措置から恒久的にリモートワークを組み込んだ柔軟な働き方へと移行することにより、仕事と生活の質の向上を実現していきます。

特定されたマテリアリティ

2020年10月の取締役会で決議されたマテリアリティは以下のとおりです。



E: 環境 (Environment) **S**: 社会 (Social) **G**: ガバナンス (Governance)

マテリアリティに関する年度目標設定における中長期視点の反映

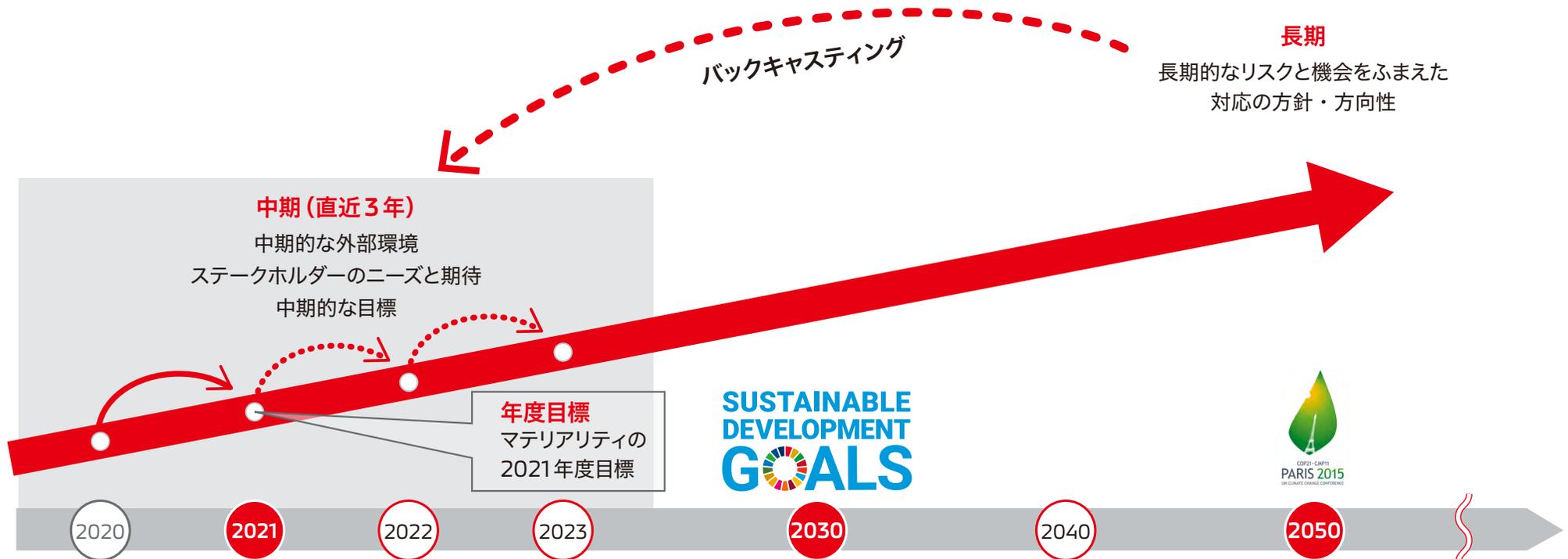
三菱自動車は自動車業界を取り巻く様々な変化に対応し、長い視点で事業環境を見極め、中長期的なリスクと機会に対応するためには経営基盤の強化が必要と考えています。そのためマテリアリティの取り組みについて中長期の視点を入れて年度目標を設定することが重要であると認識しています。

2021年度は次のステップを踏み、各マテリアリティの取り組みの年度目標を設定しました。

まず、事業活動を行ううえで必須要件と捉えている環境問題への対応、中でも環境方針において特に注力するとした気候変動対策、資源循環、環境汚染防止については、長期の視点として環境ビジョン2050で定めた30年先を、その他のマテリアリティについては国連持続可能な開発目標（SDGs）のゴールである2030年を、それぞれ見据えています。長期視点で当社が認識する社会問題（リスク）とその問題に対応した結果として得られる効果（機会）について洗い出しを行い、各マテリアリティの実行責任者と協議を重ね、対応の方向性を明確にしました。

中期の視点については3年先を見据え、各マテリアリティの実行責任者ととも外部環境およびステークホルダーのニーズと期待の洗い出しを行い、中期的な取り組み目標を設定しました。

なお、各マテリアリティの中長期ビジョンおよび単年度目標・指標は、その妥当性をサステナビリティ委員会において議論しました。



特集

「持続可能な社会」の実現に向けた 三菱自動車の挑戦



「三菱自動車らしさ」の実現に向けて

三菱自動車では、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくります」をビジョンとし、この実現に向けたミッションの1つとして「社会の持続可能な発展に貢献すること」を掲げています。2020年7月に発表した中期経営計画「Small but Beautiful」では、「全てのステークホルダー・社会への貢献を重視した事業展開」「当社の得意分野・収益分野への選択と集中」を当社の命題としたうえで、経営基盤の安定化に向けた構造改革をやり切る考えです。商品戦略では、2020年度から2022年度までをPhase 1とし、環境対応車である電気自動車・プラグインハイブリッド車（PHEV）のラインアップ強化に重点的に取り組むこととしており、この先駆けとして2020年度には『エクリプスクロス（PHEVモデル）』を発売しました。

また、中期経営計画「Small but Beautiful」の発表以降、中長期的な持続的成長に向けて、改めて「三菱自動車らしさ」の再定義を行いました。三菱自動車らしさとは、環境と共に、安全・安心・快適をお客様に提供すること

であると考えており、当社が強みを持つ電動化技術で環境貢献と「三菱自動車らしい走り」を実現していきます。

このように、当社は「三菱自動車らしさ」の中心に環境を据えており、環境課題を先送りできない重要課題と捉えています。顕在化する気候変動問題や社会動向を踏まえ、30年先の社会を見据えた取り組みの方向性を定める必要があると認識し、環境計画パッケージ（※）を策定しました。直接的に取り組む環境課題を気候変動対策、資源循環、環境汚染防止とし、環境方針、環境ビジョン2050、環境ターゲット2030で中長期的な方向性・目標を定めています。環境方針では普遍的な取り組みの方向性を定めています。また、環境ビジョン2050では2050年までに実現したい社会像とそれに向けた取り組みの方向性を示しています。環境ターゲット2030では、環境ビジョン2050の実現に向けた2030年までの取り組み事項を示しています。

製品分野における気候変動対策としては、環境ターゲット2030で新車からのCO₂排出量 -40%（2010年度比）、電動

車販売比率50%を2030年目標として設定しており、この達成に向け商品開発を進めています。2021年5月に発表した中期経営計画「Small but Beautiful」アップデートでは、2030年までに全車種に電動車を設定することを公表しました。先進国を主体にインフラが整備され一層の規制強化が進む国や地域に向けては、新型『アウトランダーPHEV』など電動車を積極的に投入します。一方、新興国向けにはPHEVや電気自動車を先行投入しつつ、地域の要望に合致する商品を提供することで競争力を強化していく計画です。

現在、急速に進むカーボンニュートラル社会への移行に向けた動きは、当社にとって大きなチャンスと考えています。その中でも軽商用EVは物流におけるラストワンマイルへの最適解のひとつと考えており、社会のニーズを捉えたビジネス拡大を図るべく、『ミニキャブ・ミーブ』改良モデルの投入を検討しています。

※：詳細はP21-23をご覧ください。

特集 「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦

今後も三菱自動車独自の電動化技術を生かしつつ、アライアンスパートナーの電動ユニットやコンポーネントを活用し、様々なオプションを組み合わせることで、それぞれの国や地域のニーズに合致させ、三菱自動車らしさを加味した魅力的な電動車を順次展開していきます。

その他の環境課題についても、環境ターゲット2030で定めた取り組み項目にもとづき、ロードマップの策定などを進め、着実に実行していきます。

足元では環境計画パッケージの策定を受け、社内各部門は、環境ターゲット2030の目標達成に向けての施策を検討のうえ、年度計画に織り込み、取り組みを進めています。年度計画の策定や取り組みの進捗状況は、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会で定期的にフォローアップし、実効性の確保を図っています。とりわけ、環境ターゲット2030で掲げた目標の新車CO₂排出量削減、電動車販売比率、事業活動CO₂排出量削減については、年度実績に加え中期経営計画や商品計画などにもとづく見通しと2030年目標のギャップを確認しつつ、目標達成に向け両計画に反映していきます。

このように当社は、クルマを生産・販売する企業の責任として、環境負荷低減活動に具体的な目標を掲げて推進するとともにPHEVを軸とした環境技術を強化し、実効性のある商品や技術の普及によって、活力ある持続可能な社会の発展に貢献していきます。

新たなモビリティの可能性の追求

「三菱自動車らしさ」の具現化のために、電動車を活用したモビリティの可能性を追求しています。自動車の走行時間は1日のうち僅か約5%であり、あとの約95%の時間は停車していると言われており（※）、停車中の電動車は、大容量の蓄電池としての価値を持ち、電力貯蔵としての活用が期待されています。当社では、この停車状態の電動車を活用し、再生可能エネルギー由来の電力を貯蔵し活用することで、経済的かつ環境負荷が軽減されるような、新しいモビリティの可能性を生み出したいと考えています。

また、今後予想される未来の1つにスマートシティと呼ばれる、あらゆるものがIoT技術で繋がる社会が訪れると言われています。その中で電動車は一般家庭、オフィスビル、工場、病院、役所、郵便局など、暮らしに密接した場所から電力網に繋がり、AIにより最適化された時間帯に充電や給電

することで、電力網のバランスが保てるようになります。さらに、これにより生じたメリットはユーザーヘインセンティブとして還元でき、社会全体の環境負荷低減へもつながります。

このように電動車はIoTの技術と掛け合わせることで、今後さらに活用の幅が広がります。例えば、ある拠点に駐車されている電動車が、他の拠点で電力が逼迫しているとの情報を受け取ると、自動運転の技術を駆使して現場に向かい、電動車に貯められた電力を調整力として給電してくれるような「自動で動くバッテリー」が現れるかもしれません。未来では電動車は単なる移動手段ではなく、カーボンニュートラルな社会の実現のために人々の暮らしと電力を支えるものになっているのです。

※：The High Cost of Free Parking
WEB https://www.researchgate.net/publication/235359727-The_High_Cost_of_Free_Parking

モビリティの可能性：V2G(Vehicle-to-grid)による未来像



特集 「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦

現在三菱自動車が電動車を有効活用したモビリティの可能性の追求として、実用化を検討しているものの1つに「V2G (Vehicle-to-grid)」があります。V2Gとは、電動車を電力網に接続し、電力の需要と供給を調整するために活用するという概念です。

V2Gが実現すると、電動車を電力網と繋ぐことで、電気料金が一番安い時間帯に車へ充電し、別の側面から見れば電気料が高い時には電動車から電力網へ給電することも可能になります。同じように、一般家庭では太陽光で発電した電力を家庭や電動車に使用することで、日々の電気代の節約や電力の効率的な活用にも貢献します。さらに、停電時には電動車に貯めた電力を家庭へ供給することでより安心・安全な暮らしにつながります。当社では、その一端としてアセアン・オセアニアなどグローバルな視点で「電動DRIVE HOUSE」(*)という太陽光発電やV2H (Vehicle-to-Home) 充放電機器などを含むサービスも検討しています。



岡崎製作所従業員用駐車場に構築された V2G 実証サイト



電動 DRIVE HOUSE の概念図

※：太陽光パネルやV2H充放電機器などで構成するシステムをパッケージ化し、電動車の購入と合わせて販売会社で販売・設置からアフターメンテナンスまでをワンストップで提供するサービスです。
 「電動 DRIVE HOUSE」には4つの「E」で表すメリットがあります。
 「Easy」…ワンストップで全ての関連機器とサービスをパッケージとして提供。
 「Economy」…太陽光による自家発電で、日々の電気代を節約。
 「Energy」…災害時、停電時に家庭への電力供給のバックアップとして活用。
 「Environment」…太陽光パネルでクリーンな電力を発電することにより、CO₂排出量を削減。

今後も電動車が持つ新たな可能性を見出し、社会の持続可能な発展に貢献できるよう、まずはV2Gの実現により電動車の価値をより高め、気候変動・エネルギー問題への対応に繋がっていきたいと考えます。

プラグインハイブリッド車 (PHEV) の特徴

走行	充電	給電
より静かにより遠くへ	簡単に手軽に	日常から非日常まで
<p>PHEVはモーターとエンジンの2つの動力を備えており、シーンや走り方に応じて自動的に選択し走行することで、環境性能と実用性の両立を実現しています。</p> <p>モーター駆動による静かでパワフルな走りに加え、エンジンで発電することもできるため、バッテリー残量を気にすることなく長距離ドライブができます。</p>	<p>充電スポットは、コンビニや商業施設といった身近な場所から、高速道路のパーキングエリア/サービスエリアや道の駅など、長距離移動の際の幹線道路沿いにもあるため、手軽に充電することができます。</p> <p>また、PHEVは、バッテリー残量が減っても自動的にエンジンで発電するため、充電しなくても走り続けることができます。</p>	<p>PHEVのバッテリーからV2H充放電機器を経由し、家全体へ電力を供給できます。通常と変わらず、電気製品を使う生活が可能です。また車内には100V AC電源 (1500W) のコンセントを搭載しているため、ノートパソコンや電気ケトル、電子レンジなどをその場で使用することができます。</p>

特集 「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦

プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値

CO₂低減

生産 → 廃棄

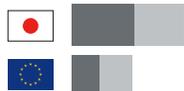
CO₂ 排出量 ■ 生産/廃棄 ■ 走行



HEV (※1)
走行時の CO₂ 排出量が多い



PHEV
生産時も走行時も
CO₂ 排出量が比較的少ない



EV (※2)
生産時の CO₂ 排出量が多い



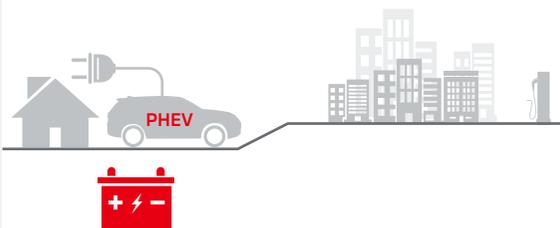
(注) 2025年時点における、実質CO₂排出量の三菱自動車独自の評価

生産から廃棄までの環境負荷をトータルして算出し評価する「Life Cycle Assessment」の考え方で、三菱自動車は、PHEVシステムが、今、最も地球環境に優しい電動システムである、と考えています。

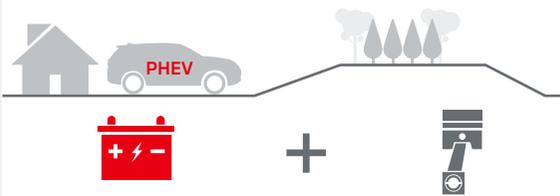
※1: Hybrid Electric Vehicleの略。ハイブリッド電気自動車。
※2: Electric Vehicleの略。電気自動車。

航続距離

近距離は100%電力で



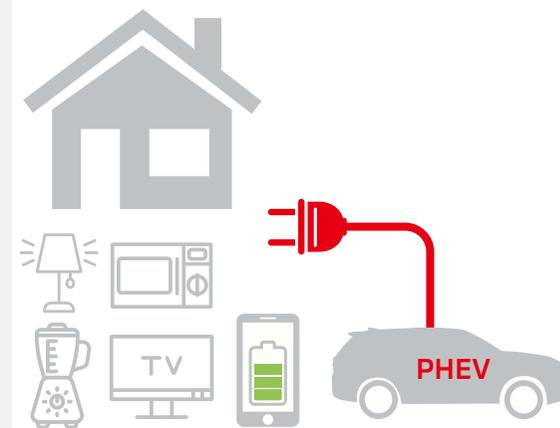
遠距離は電力時々ガソリンで



日常の通勤や買い物など、近距離の走行であれば、ガソリンを使わないでモーターのみで走り続けることも可能です。また、モーターとエンジンの併用ができるのでバッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電し、モーターで走り続けることで、航続距離が長くなります。

給電性能

最大 約10日分の電力を供給
(一般家庭電力量)



V2H (Vehicle-to-Home) 充放電機器を経由してバッテリーの電力とエンジンでの発電も組み合わせれば、最大約10日分 (※3) の電力の供給が可能です。災害時の非常用電源として使用することもできます。

※3: 供給可能電力量は当社試算による (一般家庭での一日当たりの使用電力量を約10kWh/日として算出、V2H 充放電機器などの変換効率を含みません)

特集 「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦

電動車のパイオニア

1960年代、日本はモータリゼーションの発展により、自動車の排出ガスによる大気汚染が大きな社会問題になっていました。三菱自動車は、三菱重工業株式会社から独立する前の1966年に、人々の生活に青空を取り戻したいという思いから、東京電力株式会社、三菱電機株式会社、日本電池株式会社の協力のもと電動車開発を始め、1971年にはミニカバンをベースとした電気自動車（E12型）を完成させました。

その後、アメリカ・カリフォルニア州大気資源局との実用実験、リチウムイオンバッテリーの性能追求（ギネス記録達成）、インホイールモーターの開発や運動性能の研究など、着実に電動車の研究・開発を進め、2009年には、世界初の量産型電気自動車『i-MiEV』を発売し、電動車時代の起点となったのです。

また時を同じくしてPHEVシステムの開発を始め、環境にやさしく、悪路も走り、蓄電池としても使える、という唯一無二のコンセプトを掲げた電動車『アウトランダーPHEV』を完成させました。この開発思想は、より電動車らしさを追究した『エクリプス クロス（PHEVモデル）』へと継承され、「走っても停まっても価値のある電動SUV」という新たな価値を提案しています。

今後も、当社は電動化技術を生かし、地球環境の保全や新しい価値の提案に取り組めます。



MIEV
EV運動性能の研究車両



アウトランダー PHEV
SUVタイプのプラグインハイブリッドとして世界No.1の販売実績

三菱(P)HEV
EV同等の環境性能
CARB（※）に供試
※：CARB
カリフォルニア州大気資源局



1971

1995

1999

2005

2009

2013

2020

2021



ミニカバンEV
1966年に開発を開始
1971年に最初のEV150台を納入

FTO-EV
リチウムイオンバッテリーの性能追求
ギネス記録
2,142km/24h



i-MiEV
世界初の量産EV

エクリプス クロス（PHEVモデル）
クーペの走りを併せ持つSUV



特集 「持続可能な社会」の実現に向けた三菱自動車の挑戦

電動車とレジリエントな社会の実現

(DENDOコミュニティサポートプログラム)

三菱自動車では、自治体との災害時協力協定や新型コロナワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、その電力を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援活動を行っています。「PHEVの走るチカラと電気のチカラ」で、皆様のくらしの安心・安全を支えます。

DENDOコミュニティサポートプログラム活動紹介

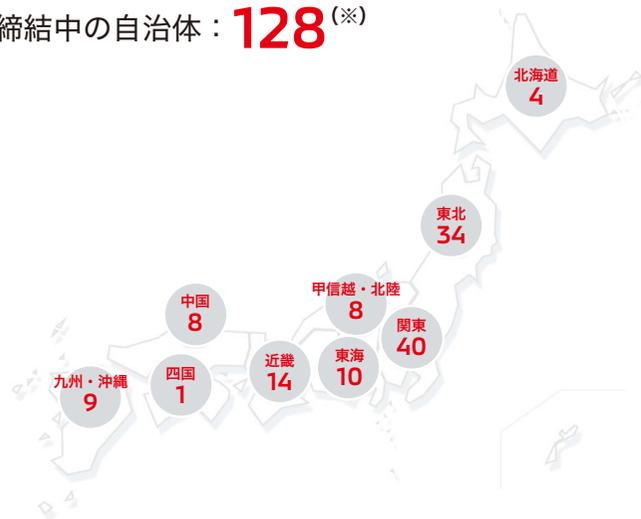
1. 自治体との災害時協力協定

当社は災害発生時に改めて自治体と必要事項を確認する時間的ロスをなくし、給電などに活用できる『アウトランダー PHEV』などの電動車を速やかに被災地・避難所などへ提供できる体制づくりを系列販売会社と共に推進し、自治体と災害時協力協定を締結しています。

2021年7月末時点では128(※)の自治体と締結しており、今後2022年度までに全国の自治体と締結を目指します。

全国自治体との締結状況 (2021年7月末時点)

締結中の自治体：128 (※)



◆最新の締結状況

WEB <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/carlife/phev/dcsp/>

※：系列販売会社と自治体 二者間の締結は除く

2. 新型コロナワクチン巡回接種用車両の貸与

新型コロナワクチン接種支援のため、自治体に『アウトランダー PHEV』を無償貸与しています。

ワクチンの円滑な接種のため、医療チームの皆様の移動手段としてだけでなく、プラグインハイブリッド車(PHEV)の給電機能を活かし、ワクチン輸送中の保冷剤冷却や、ワクチン接種会場のバックアップ電源としてもご利用いただいています。

東京都港区への貸与



東京都 港区

岡山県



愛知県 岡崎市



愛知県



PHEVによる保冷剤冷却

環境 Environment

取り組み方針	21	資源循環の取り組み	38
環境計画パッケージ、環境方針、環境ビジョン2050.....	21	基本的な考え方、リサイクルに配慮した設計・開発、使用済自動車のリサイクル促進.....	39
環境ターゲット2030.....	22	生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み.....	40
検討体制、策定のステップ.....	23		
環境マネジメント	24	環境汚染の防止	41
基本的な考え方、マネジメント体制.....	24	基本的な考え方、走行時の排出ガスのクリーン化.....	42
環境マネジメントシステムの構築、LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進、 環境情報開示の充実.....	25	環境負荷物質の低減、車室内VOC低減.....	44
社員教育・啓発活動の推進、サプライヤーとの協働、 地域に根ざした環境保全活動の推進、環境規制遵守、事故・苦情対応.....	26	大気汚染防止、化学物質管理.....	45
気候変動・エネルギー問題への対応	27	水資源の保全	46
基本的な考え方.....	28	基本的な考え方、取水量の低減.....	47
TCFD提言への対応.....	29	排水の再利用、水質汚濁の防止.....	48
サプライチェーン全体での温室効果ガス(GHG)への対応.....	30	生物多様性の保全	49
電動車の開発.....	30	基本的な考え方、国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進.....	50
電動車を活用した気候変動への適応策の推進.....	32	海外における保全活動.....	51
燃費向上技術の開発.....	33		
生産での取り組み、再生可能エネルギーの導入.....	34		
物流での取り組み.....	35		
オフィスでの取り組み、販売店での取り組み.....	36		

取り組み方針

環境計画パッケージ

三菱自動車は30年先を見据え、環境への取り組みの方向性と目標を定めた環境計画パッケージを2020年10月に策定しました。カーボンニュートラル社会をはじめ持続可能な社会の実現を目指す当社が事業活動を行ううえで、環境に係る経営戦略の土台となる方針です。環境計画パッケージは、中長期的な展望を織り込み改訂した「環境方針」、2050年までに目指したい社会像と、当社の取り組みの方向性を定めた「環境ビジョン2050」、このビジョンにもとづく2030年までの具体的な取り組みを明確にした「環境ターゲット2030」で構成しています。

環境方針

環境問題への対応を事業活動を行う上での必須要件として捉え、中長期的な展望を持って、具体的で実効性のある対応策に積極的に取り組みます。

(取り組みの方向性)

- 直接的に取り組む環境問題は、気候変動、資源枯渇、環境汚染の3点とします。
- 気候変動については、2050年を地球規模の重要な節目の年と捉え、今後の30年間で10年単位で達成すべきレベルを明確にして取り組みを実行していきます。
- 環境問題への対応にあたっては、以下の活動に取り組みます。
 - 製品を通じた独自の環境貢献
 - クルマの生産・販売・使用過程の各段階での取り組み
 - 事業上のパートナー、関係機関、政府、自治体との協働
 - 地域に根ざした環境課題への取り組み
 - 関連事業活動全体の環境影響の把握と低減への取り組み

環境方針

当社は、1999年に環境指針を定めて取り組んできましたが、20年以上が経過し事業環境が変化中、現在の社会動向を踏まえ環境方針として2020年に改訂しました。環境問題への対応を事業活動の必須要件と捉え、中長期的な展望を新たに織り込みました。

気候変動、資源枯渇、環境汚染に特に注力し、これらの取り組みを通じて水資源や生物多様性の保全にも貢献していきます。

環境ビジョン2050

2015年にパリ協定が採択され、産業革命前からの世界の平均気温の上昇を2°Cに設定、1.5°Cに抑制する努力を追求することが合意されました。これにより、企業には2050年までの長期的な視点での取り組みが求められるようになりました。また、2018年にはIPCC(※)の1.5°C特別報告書が発行され、2050年には社会全体で温室効果ガスの人為的な排出と吸収をバランスさせるネットゼロの実現が求められるようになりました。

このように、気候変動をはじめとする環境問題に対する関心は年々高まっており、企業としてもより野心的な取り組みが必要になっていると認識しています。

この認識の下、気候変動対策、資源循環、環境汚染防止について、2050年までに実現したい社会像と当社の取り組みの方向性を定める環境ビジョン2050を策定しました。

※：国連気候変動に関する政府間パネル(Intergovernmental Panel on Climate Change)

環境ビジョン2050

2015年12月、COP21においてパリ協定が採択され、地球の平均気温上昇を産業革命以前と比べ2°Cまでに抑制すること、1.5°Cまでの抑制に向けた努力を追求することが合意されました。三菱自動車は、このような社会の要請を認識し、電動車の普及とその社会的活用を促進を通じて、人類の発展と地球環境が両立した持続可能な社会の実現に貢献します。

気候変動対策

電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じて、CO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現に貢献します。

資源循環

投入資源の最小化と資源効率の最大化により、資源循環型社会の実現に貢献します。

環境汚染防止

製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染を低減することで人の健康と生態系に影響を及ぼす環境汚染のない社会の実現に貢献します。

環境ターゲット2030

2030年目標

主な取り組み

気候変動対策



新車CO₂排出量(※1):

-40% (2010年度比)

事業活動CO₂排出量(※3):

-40% (2014年度比)

気候変動への適応策の実施

- プラグインハイブリッド車 (PHEV) を中心とした電動化の推進 (電動車(※2) 販売比率: 50%)
- ICE車の燃費改善

- 省エネルギーの推進
- 再生可能エネルギーの導入

- V2X(※4) (電動DRIVE STATION/HOUSE) の推進
- 災害時協力協定を通じた適応への貢献

資源循環



脱石油資源プラスチック材の採用拡大

直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5%未滿)

電動車の使用済みバッテリーの再利用

- 材料技術の開発
- 部品への積極的採用

- 排出物の発生抑制と再資源化の推進
- 廃棄物の適正処理

- 回収/活用 (BESS(※5) など) の促進
- 再利用に向けた技術開発 (バッテリーパック・システム)

環境汚染防止



製品の環境負荷物質規制の遵守

- 法規制情報の入手、社内管理体制の充実
- サプライヤーとの協働

環境マネジメント

- LCA(※6) の推進
- 環境情報開示の充実
- サプライヤーとの協働
- グループ・販売店の環境マネジメントの推進
- 社員教育・啓発活動の推進
- 地域に根ざした環境保全活動の推進

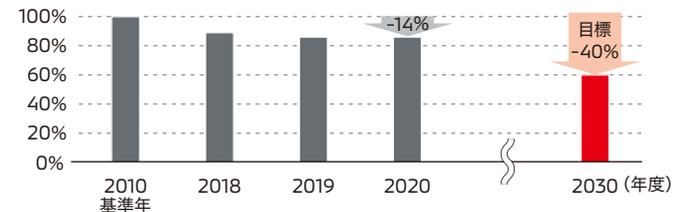
※1: 新車1台あたりの走行時CO₂排出量 ※2: 電気自動車 (バッテリーEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、ハイブリッド自動車 (HEV)
 ※3: スコープ1 (直接排出) およびスコープ2 (間接排出) ※4: V2H (Vehicle to Home) やV2G (Vehicle to Grid) などの総称
 ※5: Battery Energy Storage Systemの略称 ※6: Life Cycle Assessmentの略称、生産から廃棄までの環境負荷を算出して評価する方法

環境ビジョン2050で定めた30年先の目指すべき社会と取り組みの方向性に沿って、今後10年で取り組むべき事項を環境ターゲット2030として策定しました。目標の設定にあたっては、各種の外部シナリオや国際的な枠組みを参考にしています。

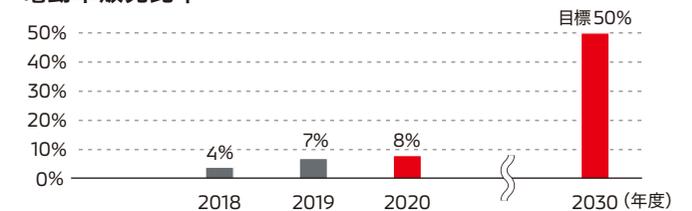
主な目標と2020年度の実績は以下のとおりです。なお、事業活動からのCO₂排出量の大幅な減少は、新型コロナウイルス感染症拡大などによる生産台数減少の影響によるものです。

環境ターゲット2030の主な目標および実績

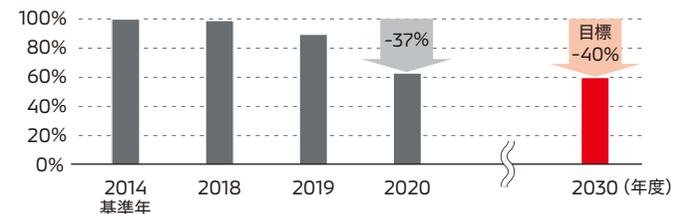
新車からのCO₂排出量



電動車販売比率



事業活動CO₂排出量



検討体制

全社横断の環境ワーキンググループを立ち上げ、検討を進めました。

一定の方向性が決定したのち、執行役CEO(当時)が議長を務めるSmall Circleで具体化を進め、経営会議、取締役会に提案し承認を得ました。

(2018年7月～2019年12月)

サステナビリティ委員会
(委員長：執行役CEO(※1)、委員：関連本部長)

環境ワーキンググループ

リーダー： 会長付技術顧問(※1)
 サブリーダー： 開発マネージメント本部長(※1)
 事務局： サステナビリティ推進部
 メンバー： **コーポレート部門**
 ・経営戦略 ・資産管理
 ・人事 ・財務
 ・広報・IR
製品・事業活動部門
 ・技術戦略 ・物流
 ・生産 ・調達
 ・EVビジネス ・海外営業
 ・開発管理 ・国内営業
 ・材料技術 ・アフターセールス

(2020年1月～10月)

取締役会

経営会議

Small Circle

メンバー： ・執行役CEO(※1)
 ・Co-CEO(開発担当)
 ・生産担当役員 ・サステナビリティ担当役員
 ・経営戦略室長 ・開発マネジメント本部長
 ・商品戦略本部長 ・生産技術本部長

※1：2020年3月時点の役職

策定のステップ

2018年度に社内組織した環境ワーキンググループにおいて、経済成長や人口増加などグローバル社会の変化、および環境問題に関するデータを収集し、特に三菱自動車にとって事業の主要な地域については、地域社会の状況や環境に関連する政策など、深掘りした情報を収集しました。また、各国の販売台数や保有台数など当社の事業データや環境の取り組みの実績から当社の事業特性を改めて整理するとともに、これまでの活動を総括しました。

これらのデータをもとに、それぞれの環境問題と当社の関係性を検証し、直接的に取り組むべき3つの環境課題「気候変動対策」「資源循環」「環境汚染防止」を特定しました。特定した課題については、IEA(※2)やIPCCなどの外部のシナリオや独自のシミュレーションなどから環境問題の長期的な展望を検討しています。また、当社の強みを最大限生かしつつ、地域に密着した貢献を果たすことを念頭に置いて、各マーケットの地理的観点やプラグインハイブリッド車(PHEV)など事業特性を踏まえた取り組み課題を整理しました。

これらの分析にもとづき、環境方針、環境ビジョンで示す取り組みの方向性を明文化し、環境ターゲットの取り組み項目と数値目標水準を設定するなど、環境戦略の全体像をまとめた環境計画パッケージを策定しました。

さらに、策定したパッケージ案は、社外の有識者によるレビューを実施し、ステークホルダーの目線を取り入れています。

今後も社会動向などに関する情報収集や分析を継続し、環境計画パッケージの妥当性を確認していきます。

※2：国際エネルギー機関(International Energy Agency)

情報収集

- **社会・経済の情勢**
経済成長、人口増加など
- **環境問題の状況**
気候変動、資源枯渇、環境汚染、生物多様性損失、水資源不足
- **主要地域(日本、アセアン地域、オセアニアなど)の動向**
GDP・人口の推移、環境政策 など
- **自動車産業と当社に関するデータ**
<事業>
グローバル/地域別の販売台数、保有台数など
<環境の取り組み実績>
CO₂排出量(スコープ1,2,3)、排出物発生量 など

分析

- **環境問題と当社との関係性検証**
直接的に取り組むべき環境課題の特定
- **環境問題の長期的展望の検討**
CO₂排出量の外部シナリオ収集、独自のシミュレーション実施
- **事業特性(マーケット・製品)を踏まえた取り組み課題の整理**

策定

- **環境方針、環境ビジョン2050の明文化**
- **環境ターゲット2030の取り組み項目検討、数値目標の水準検討**

レビュー

- **社外の有識者によるレビュー**

環境マネジメント

基本的な考え方

環境負荷を最小化させることは三菱自動車の持続的な成長に不可欠な要素であり、そのためには環境マネジメントを強化することが重要であると認識しています。また、取り組みを推進するにあたり発生する費用については、長期的な観点からみれば必要な投資であると考えます。

当社は、環境への取り組みを確実かつ効率的に推進するために環境マネジメントを強化しており、社員への教育・啓

発活動や、関係会社への環境マネジメントシステムの認証取得の推進など、グループ一体となり環境への取り組みを推進しています。

当社は、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」を通じて当社の取り組みを発信しており、様々なステークホルダーの皆様からのご意見をいただく機会を大切にしています。

環境会計については、P112をご参照ください。

マネジメント体制

当社は、1993年以降、執行役社長および各業務の担当役員が出席する「環境会議」を開催してきました。2017年度からは、執行役社長を委員長とするサステナビリティ委員会を開催しており、環境課題を当社のマテリアリティ（重要課題）と位置づけ、当社の環境に関する方針や目標などを審議するとともに、環境ターゲット2030の進捗状況・実績を確認しています。その中でも特に重要な事項については、取締役会に報告することとしています。

環境マネジメント対象会社 (21社)

生産関係会社 (2021年3月末現在)

国	会社名
日本	パジェロ製造株式会社 水菱プラスチック株式会社
タイ	ミツビシ・モーターズ (タイランド) ・カンパニー・リミテッド (MMTh) エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド (MEC)
フィリピン	ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC) エイシアン・トランスミッション・コーポレーション (ATC)
インドネシア	ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI)
中国	广汽三菱汽车有限公司 (GMMC)

非生産関係会社 (2021年3月末現在)

国	会社名
日本	三菱自動車エンジニアリング株式会社 三菱自動車ロジテクノ株式会社 東関東MMC部品販売株式会社 東日本三菱自動車販売株式会社 西日本三菱自動車販売株式会社
アメリカ	ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク (MMNA) ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク (MRDA)
プエルトリコ	ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク (MMSC)
オランダ	ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ (MME)
ドイツ	ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムビーエイチ (MRDE)
U.A.E.	ミツビシ・モーターズ・ミドルイースト・アンド・アフリカ・エフゼットイー (MMMEA)
オーストラリア	ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド (MMAL)
ニュージーランド	ミツビシ・モーターズ・ニュージーランド・リミテッド (MMNZ)

環境マネジメントシステムの構築

三菱自動車は、国内の事業所別に取得していたISO14001の認証を2010年度に全社統合しました。ISO14001の仕組みを活用し、事業活動の改善につなげる取り組みを継続的に実施しています。

また、2020年度に策定した環境計画パッケージを全社一丸となって推進するため、ISO14001の仕組みを役立てています。

なお、国内外の関係会社でも、ISO14001認証またはエコアクション21(※1) 認証の取得を推進し、環境経営に努めています。

※1：中堅・中小事業者向けの環境経営システムとして、環境省が策定したガイドラインにもとづく認証・登録制度

エコアクション21の取得販売会社一覧表については、P37をご参照ください。

ISO14001認証取得状況(2021年5月末現在)

開発会社	
三菱自動車エンジニアリング株式会社	
生産会社	
パジェロ製造株式会社 (本社工場、山本工場、高見工場、栗山倉庫)	
水菱プラスチック株式会社(本社工場)	
ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)	
エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)	
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)	
エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)	
ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)	
物流・アフターセールス会社	
三菱自動車ロジテクノ株式会社 (整備・輸送事業本部、パワートレイン事業部、 車両事業部大阪特装課、車両事業部水島整備課)	

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

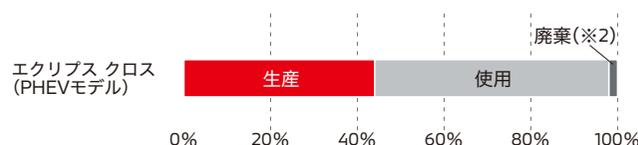
当社は、製品のライフサイクル全体での環境負荷を把握するために、LCAを実施しています。部品や素材にかかわる資源の採掘、素材製造、部品製造、車両組立、燃料製造、走行、廃車処理、その他の工程を対象に、主にCO₂排出量を集計して評価しています。

環境に対応するための先行開発部品や、電動車、新型車などにLCAを実施し、ライフサイクルCO₂排出量について、従来型の部品や車両と比較しています。

2020年度のLCA実施例

	LCA実施例	目的
車両	エクリプス クロス (PHEVモデル)	・ガソリンモデルからの改善効果の把握 ・要素部品の影響の把握
	新型 デリカD:5	・同クラス車との比較

『エクリプス クロス (PHEVモデル)』のLCA結果 (CO₂排出量)



※2：廃棄時の事前解体品を除く：バンパー・タイヤ・鉛バッテリー・駆動用リチウムイオンバッテリーなど

各国・各地域でライフサイクル全体の環境負荷に対する関心が高まってきています。規制やインセンティブなどの動きにも対応できるよう、体制や基盤づくりを進めています。

環境情報開示の充実

当社は、環境への取り組みをウェブサイトや「サステナビリティレポート」などで公開しています。また、環境をはじめとした非財務情報について機関投資家や有識者と対話を図り、当社の今後の取り組みに生かしています。

ウェブサイト・「サステナビリティレポート」による環境情報の公開

当社の環境への取り組みについて広く知っていただくため、ウェブサイトや「サステナビリティレポート」を通じて、環境への取り組みの考え方や内容について情報公開しています。

サステナビリティウェブサイト「環境」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/environment/>

投資家とのコミュニケーション

投資家との対話を行い、環境を含む非財務情報について意見交換を行っています。

2020年度は、国内外のスチュワードシップご担当の機関投資家と対話を実施し、気候変動のリスクや機会、TCFD提言への対応や当社のCO₂排出量などについて、サステナビリティ領域を担当する役員などが様々なご意見を伺いました。

社員教育・啓発活動の推進

三菱自動車は、役員・社員の全員がサステナビリティについて理解を深め、日々の業務を通じて持続可能な社会の実現に貢献できるよう、1年を通してサステナビリティに関する浸透活動を行っています。環境教育・啓発については、この浸透活動の一環として実施しています。

2020年度は、当社がサステナビリティのために果たすべき社会的責任やサステナビリティと環境との関わり、環境問題と当社の事業活動の関係などについての理解促進を、階層別研修やeラーニングで図りました。

サステナビリティの浸透活動については、P9をご参照ください。

サプライヤーとの協働

当社の取引先にはグリーン調達ガイドラインの要求事項をはじめ、様々な取り組みにご協力をいただいています。当社は、取引先の確実な取り組みには継続的なコミュニケーションが重要と考え、取引先に参加いただく「調達方針説明会」などの場で、環境対応の重要性を説明し、サプライチェーン全体で環境負荷低減に取り組めるようコミュニケーションに努めています。

グリーン調達ガイドラインの詳細については、P85をご参照ください。

地域に根ざした環境保全活動の推進

当社は、土地の生物の豊かな個性とそのつながりを重要なものと考え、地域に根ざした環境保全活動を進めています。工場建設をはじめとする土地利用が、生物多様性に直接的または間接的に影響を与えていることを認識し、工場と周辺の自然環境とのつながりを大切にしながら構内緑地の維持管理を行うことで、生態系保全に努めています。また、国内外で森林保全プロジェクトに参画しており、その地域にあった樹種を選定するほか、社員ボランティアが地域の方々と協働で植林・育林を行うなど、地域と連携した活動を推進しています。

生物多様性の保全の詳細については、P49をご参照ください。

環境規制遵守、事故・苦情対応

当社は、公害防止関係の法令などの環境規制に対して、過去に発生した違反事案も教訓とし、規制の遵守を徹底しています。

また、近隣地域の皆様からの苦情については、状況を調査し確認したうえで、真摯に対応するよう努めています。

環境法令などの違反、規制値超過などの環境事故、苦情が発生した場合、関連部署は、その内容、処置などを明確にした「法的不適合報告書」をコンプライアンス部へ提出し、適切な対策を講じています。さらに、再発防止のため、

業務プロセスの改善、監視体制の強化、社員の意識づけの強化に取り組んでいます。

2020年度は、環境法令（※）違反による罰金、措置命令などを受けた事案はありませんが、3件の水質汚濁防止法の規制値超過、1件の大気汚染防止法の規制値超過がありました。

また、上記以外に、社内の自主点検・監視活動などにより、15件の法的要求事項への不適合（届出遅延、点検不備など）が判明しました。

発生した事案については、速やかに発生事象を是正し、再発防止策を講じるとともに、他の関連部門に発生事象や対策についての情報を共有しています。

※水質汚濁防止法、大気汚染防止法など、環境に関わる法令として社内で定めた31法令

気候変動・エネルギー問題への対応



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃費・CO₂規制、ZEV規制(※)などの強化により、規制未達にともなう罰金・クレジット費用、および規制対応のための技術開発コストなどの増加 ● 炭素税などのカーボンプライシングの導入にともなう電力や原材料をはじめとする調達コストの増加 ● 気象災害の頻発・激甚化による生産施設の被害、サプライチェーンの分断にともなう工場の操業停止 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車などCO₂排出量削減に貢献する商品のラインアップ強化による販売拡大 ● 気象災害時における新たな非常用電源確保需要の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動車と再生可能エネルギーの普及拡大を通じたCO₂排出ネットゼロで気候変動による影響に強靱な社会の実現への貢献

※：ZEV(Zero Emission Vehicle)とは、排出ガスを一切出さない電気自動車や燃料電池車を指す。米国カリフォルニア州の自動車の規制で、州内で一定台数以上自動車を販売するメーカーはその販売台数の一定比率をZEVにしなければならないと定めている。

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 120超の国・地域が2050年カーボンニュートラルを宣言 ● COP26に向け主要国が2030年目標の引き上げを表明 ● 各国政府はCO₂・燃費基準の引き上げ、電動車義務化、内燃機関車販売禁止、LCA(ライフサイクルアセスメント)の規制強化などを検討・表明 ● 国内外の自動車会社各社が電動車目標を引き上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まりを背景とした、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル実現に向けた取り組みへの期待増 ● ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新車CO₂排出量 ▲40% ● 電動車販売比率 50% ● 事業活動CO₂排出量 ▲40% ● 気候変動への適応に向けた取り組みの推進



マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
2030年での新車CO ₂ 排出量▲40% (2010年度比)	●最新の経営計画にもとづく新車CO ₂ 排出量の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	●最新の経営計画にもとづいて新車CO ₂ 排出量を把握し、次期商品計画に反映	○
	—	CO ₂ 排出量	▲14%	—
2030年での電動車販売比率50%	●最新の経営計画にもとづく電動車販売比率の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	●最新の経営計画にもとづいて電動車販売比率を把握し、次期商品計画に反映	○
	—	電動車販売比率	8%	—
2030年での事業活動CO ₂ 排出量▲40% (2014年度比)	●各拠点のCO ₂ 排出目標の把握・評価	取り組みの進捗	●各拠点の目標および実績を確認のうえ、社全体としての取り組み状況を把握・評価	○
	—	CO ₂ 排出量	▲37%	—
気候変動への適応策の実施	●電動車を活用した電力供給システムなどの災害対策施策の推進	取り組みの進捗	●電動DRIVE STATION/HOUSE、DENDOコミュニティサポートプログラム、V2X実証事業などの施策を実施	○

基本的な考え方

近年、世界中で熱波や干ばつ、大雨による洪水などの極端な気象現象による災害が相次いで発生しています。これらの極端現象をもたらしている最大要因が気候変動であり、CO₂をはじめとする温室効果ガスの増加による地球温暖化が主な原因とされています。

パリ協定、国連の持続可能な開発目標 (SDGs) など持続可能な社会の実現に向けた国際的な枠組みが大きく進展しています。特に気候変動に対しては、パリ協定で目標が示され、企業の責任が大きくなっていると認識しています。

また、最近では日本を含む120カ国以上が2050年の「カーボンニュートラル」を宣言し、日本や米国などが2030年の温室効果ガス削減目標を引き上げるなど、脱炭素社会の実現に向けた機運が急速に高まっています。

クルマは、生産から走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出します。そのため、三菱自動車は「気候変動・エネルギー問題への対応」をマテリアリティの中でも最重要課題として特定しました。さらに環境計画パッケージでは、当社が直接的に取り組む重要課題の一つと位置付け、具体的な目標を設定して取り組んでいます。

当社では、開発・生産・物流・オフィスなど事業活動全

体でエネルギー使用量およびCO₂排出量を低減させるため、電動車や燃費向上技術の開発、生産工程における省エネ機器の導入、オフィスや販売店での再生可能エネルギーの導入など、様々な取り組みを推進しています。中でも、電動化技術に強みを持つ当社は、電動車の普及拡大を通じ、持続可能な社会の実現と当社の持続的成長を同時に実現することができると思います。

また、当社の電動車の大容量バッテリーがエネルギーマネジメントや災害時の非常用電源に活用できることを生かして、気候変動の適応策にも取り組んでいます。



TCFD 提言への対応

気候変動問題が深刻化する中で、金融安定理事会 (FSB) が設置した気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) は、2017年6月に気候変動関連の情報開示の枠組みを纏めた最終報告書 (TCFD 提言) を公表しました。TCFD 提言では、投資家が気候関連のリスクと機会を適切に評価し、投資判断を行えるように、企業に気候変動に関わる情報を開示することを促しています。

三菱自動車は、気候変動がもたらす中長期的なリスク・機会が事業領域に影響を及ぼす可能性があるとして認識しており、2021年7月にTCFD 提言への賛同を表明しました。これを機に、気候変動が当社の事業および財務へ与える影響の分析 (シナリオ分析) を進めており、今後はTCFD 提言に則した情報開示を充実していきます。



当社が認識する主なリスク・機会と対応策

世の中の変化	当社のリスク	当社の機会	主な対応策
燃費規制・ZEV規制の強化	・燃費規制未達による罰金 ・規制対応のためのコスト増加	電動車の販売拡大	・PHEVを軸とした電動化の推進※2 ・アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減
炭素税・カーボンプライシングの導入	・電力や原材料の調達コスト増加	—	・省エネルギー活動/再生可能エネルギー導入の推進
気象災害の頻発・激甚化	・生産施設の被害やサプライチェーン寸断による生産停止	非常用電源確保のニーズの高まりによる電動車の販売拡大	・BCM関連体制・運営要領の整備 ・PHEVを軸とした電動化の推進 ・V2Xの推進

※2：電動車の開発の詳細については、P30-31をご参照ください。

気候変動対策が進むシナリオ

当社のマーケットである国・地域において、燃費/CO₂排出規制やZEV規制などのさらなる強化・導入により、電動車やゼロエミッション車 (ZEV) の普及が進むことが予想されます。これによって規制未達による罰金や規制対応のためのコストの増加などに影響が及ぶ可能性があります。また、生産や調達段階の影響としては、炭素税やカーボンプライシングの導入によって生産や調達のコスト上昇につながる可能性があります。一方、燃費/CO₂排出規制やZEV規制の対策などを進めることで、電動車の販売拡大の機会があると考えています。

当社は、アライアンスを活用したコンポーネントの共通化などによるコスト低減を図りながらプラグインハイブリッド車 (PHEV) を軸として電動化を推進することで対応していきます。生産や調達段階では、省エネルギー活動の推進、再生可能エネルギーの導入を進めていくことでリスク低減につなげていきます。

気候変動対策が進まない成り行きのシナリオ

台風や洪水などの気象災害の頻発・激甚化が予想されます。これにより、当社の生産施設の被害やサプライチェーン寸断による生産停止の可能性が高まると考えています。一方、気象災害が頻発・激甚化した場合、災害時の非常用電源確保のニーズの高まりによる電動車の販売拡大の機会があると考えています。

当社はBCM (Business continuity management) 委員会において事業継続計画を策定するとともに、自然災害に備えた体制や運営要領などを整備することでリスク低減につなげています。さらに、V2X (※1) に対応できるPHEVを軸として電動化を推進することで販売拡大の機会に対応していきます。

※1：V2H (Vehicle to Home) や V2G (Vehicle to Grid) などの総称

以上のような認識のもと、当社は環境計画パッケージにもとづき、気候変動対策を推進しています。足元では、当社の電動化技術の根幹にあるプラグインハイブリッド技術を応用した車両開発を進めています。また、脱炭素社会への取り組みとして、まずは物流における「ラストワンマイル問題」への1つの最適解となる軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』の訴求にも努めていきます。当社は、アライアンスと独自技術による様々なオプションを組み合わせることで、不確実な将来シナリオや各国・地域で異なるニーズに対して柔軟に対応していくことができると考えています。



サプライチェーン全体での 温室効果ガス (GHG) への対応

三菱自動車は、環境ターゲット2030で新車および事業活動によるCO₂排出低減を目標に掲げて取り組んでいるほか、企業活動に関連するサプライチェーン全体でのGHG排出量低減にも取り組んでいます。

サプライチェーン全体でのGHG排出量の算出では、当社での燃料の使用による排出量や、電力の使用にともなう発電段階での排出量など当社の事業活動による排出量だけでなく、原材料の調達から輸送、クルマの走行時、廃棄段階での排出量を把握しています。2020年度のサプライチェーン全体でのGHG排出量は、20,654千t-CO₂eqとなりました。

▶ DATA (P109-110) : CO₂排出量、スコープ3内訳、エネルギー使用量 (1次・2次エネルギー)

電動車の開発

クルマは、生産から走行、廃棄までのライフサイクルを通じてCO₂を排出しますが、特に排出量が大いなのは走行段階です。

当社は、環境ターゲット2030で掲げた「2030年までに新車からのCO₂排出量を40%削減 (2010年度比)」の達成に向け、走行時のCO₂排出量の少ない電動車を「気候変動・エネルギー問題への対応」のコア技術と位置付け、重点的に開発を進めており、2030年までに電動車の販売比率を50%に引き上げることを目指します。当社の強みであるプラグインハイブリッド車 (PHEV) を軸に、ラインアップ拡充などによる電動車の普及とその社会的活用の促進を通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

電気自動車

電気自動車は、電力とモーターで走行するため、走行中にCO₂などの排出ガスを一切出さないクルマです。

当社は、世界で初めて量産型の電気自動車『i-MiEV』を開発、2009年に市場投入しました。『i-MiEV』は環境性能のみならず、発進時から最大トルクを発生させる「加速性能」など、従来のガソリン車より高いパフォーマンスが評価されました。2011年に軽商用電気自動車の『ミニキャブ・ミーブ』、2012年には軽トラックの電気自動車『ミニキャブ・ミーブトラック』もラインアップに加わり、その技術はPHEVなど次世代の電動車の基礎となっています。

TOPICS

軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』を 一部改良して発売



当社は、軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』に一部改良を施し、2020年9月に発売しました。

『ミニキャブ・ミーブ』は、『i-MiEV』で実績のあるバッテリー、モーターなどを搭載した軽商用電気自動車です。電気自動車ならではの高い環境性能をはじめ、動力性能、静粛性、快適性などに優れています。また、充電走行距離と積載性を両立し、集配業務に有効利用できます。これまで40社以上の企業、全国自治体へ9,000台以上を納入しました。



TOPICS

日本郵便の集配用車両に、三菱自動車の電気自動車を継続納入



三菱自動車は、日本郵便株式会社（以下、日本郵便）に、郵便物や荷物の配送用車両として軽商用電気自動車『ミニキャブ・ミーブ』を2019年度から順次納入しています。2020年度末までに1,500台を納入し、比較的配送距離が短い大都市圏を中心に配備されています。走行中にCO₂などの排出ガスを全く排出しないゼロエミッション車の活用により、温室効果ガス排出量の削減を目指す日本郵便の環境マネジメントの推進に貢献しています。

プラグインハイブリッド車 (PHEV)

PHEVは、バッテリーに充電した電力とモーターで走行し、バッテリー残量が少なくなるとエンジンで発電して走行します。航続走行可能距離の心配が無く、電気自動車特有の「力強い走行性能」「高い静粛性」「走行安定性」を兼ね備えたクルマです。

当社は、2013年に『アウトランダー PHEV』を発売しました。搭載している電気自動車派生型のPHEVシステムは、通常の低・中速走行時には主にバッテリーの電力により走行しますが、バッテリー残量が低下すると、エンジンで発電してモーターとバッテリーに電力を供給しながら走行します。また、高速走行時には、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストしながら走行します。このように走行状況に合わせて自動的に走行モードを変更します。CO₂排出量は従来のガソリン車と比較して大幅に低減され、高い環境性能を発揮します。

詳細は特集内「プラグインハイブリッド車 (PHEV) が提供する価値」P17をご参照ください。

TOPICS

クロスオーバー SUV『エクリプス クロス (PHEVモデル)』の販売を開始



当社は、クロスオーバー SUV『エクリプス クロス』にPHEVモデルを設定し、2020年12月に発売しました。

前後1基ずつの高出力モーター、大容量バッテリー、2.4L MIVECエンジンなどで構成するツインモーター 4WD方式のPHEVシステムを、『アウトランダー PHEV』から継承し、『エクリプス クロス』に合わせて制御を最適化させ、電動車ならではの滑らかで力強い加速、軽快感と安心感のあるハンドリングを実現しました。

バッテリーは13.8kWhでEV航続距離を57.3km(WLTCモード)とし、日常生活の大半でEV走行を可能としています。走行モードは、バッテリーの電力でモーター走行する「EV走行モード」、エンジンで発電した電力でモーター走行する「シリーズ走行モード」、エンジンの駆動力で走行し、モーターがアシストする「パラレル走行モード」の3つの設定で、走行状況に応じて自動で切り替え、様々な状況においてモータードライブを楽しむことができます。



TOPICS

『アウトランダー PHEV』が2020年欧州販売No. 1の SUVタイプのプラグインハイブリッド車 (PHEV) に



2020年の欧州市場において、『アウトランダー PHEV』は、SUVタイプのPHEVとしては最多、またPHEV全体としても2番目となる26,673台(※1)が販売されました。

『アウトランダー PHEV』は電動化技術と四輪制御技術を融合し、力強く滑らかで静かな電動車ならではの走りと優れた環境性能を有しています。2013年1月、世界初のSUVのPHEVとして日本で発売し、これまでに60カ国以上で販売しています。

※1：JATO Dynamics Limited調べ

電動車を活用した気候変動への適応策の推進

三菱自動車は、電気自動車やPHEVの大容量バッテリーや給電機能を生かして、エネルギーマネジメントやV2X(※2)、災害時の非常用電源への活用など、気候変動・エネルギー問題への適応策を、各国や異業種と推進しています。

※2：V2H(Vehicle to Home)やV2G(Vehicle to Grid)などの総称

TOPICS

電動車を活用したV2G (Vehicle to Grid) 実証事業を実施

当社は、経済産業省が公募・採択した「令和2年度V2Gアグリゲーター事業」に参画し、岡崎製作所の従業員用駐車場を実証サイトとして構築し、提供しました。

V2Gとは、IoTを駆使して、電動車に搭載しているバッテリーを電力系統との間で双方向の電力需給調整に活用する仕組みです。電動車50台を投入し、国内最大規模の実証環境を構築しました。

本事業3年目の2020年度は、V2Gのビジネスモデルについて検討を進めるとともに、台数の変動など突発的なモビリティニーズに対して電力をサイト間融通するなど、バックアップ方法の検討を行いました。

再生可能エネルギー電源普及拡大への対応など、電力需給にはさらなる安定化が求められています。当社はV2Gを実現することが、電動車の価値を高め、気候変動・エネルギー問題への対応に貢献できると考えています。

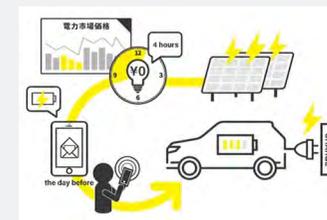
TOPICS

ダイナミックプライシング実用化に向けた 電動車向け充電調整の実証事業を開始

当社は、経済産業省が公募した「令和2年度 ダイナミックプライシングによる電動車の充電シフト実証事業」に採択され、ダイナミックプライシング実用化に向け、実証事業を2020年10月より実施しました。

将来、電動車の普及により充電時間の集中が生じると電力へ負荷増大が懸念されます。ダイナミックプライシングは電力の需給状況などに応じて電気料金を変動させる仕組みであり、電力需要が増える時間帯などの電気料金を高く設定し、電力供給に余力のある安い時間帯に充電するよう誘導することにより、電力の負荷低減を図るものです。

実証事業では、当社の電動車をお持ちのお客さまをモニターとして募集し、日本卸電力取引所 (JEPX) の電力量単価で最も安い時間帯の4時間を電動車への充電無料時間として、前日にモニターへメールにて通知し、電動車への充電行動を促しました。これにより、小売電気事業者での事業性や電動車ユーザーの行動の変化、電力系統への影響などを検証しました。



電動車を活用した効率的な電力システムの構築により、調整力を確保することで、電力系統増強を回避し、社会的コストの低減などにつなげることを目指します。



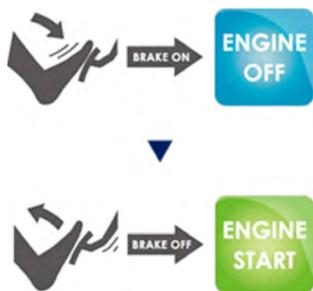
燃費向上技術の開発

三菱自動車は、従来のエンジン車の燃費向上技術の開発を進めています。燃料やエネルギーの無駄を減らすためのエンジンや車体の技術開発を進めています。

アイドリングストップ装置

「AS&G (Auto Stop & Go)」

「AS&G」は、停止・発進に合わせて、自動的にエンジンをストップ・スタートさせるアイドリングストップ機能です。停車中に燃料を消費しないため、燃費向上に大きな効果があります。また、コーストストップ機能付「AS&G」は、減速時からエンジンを停止させます。

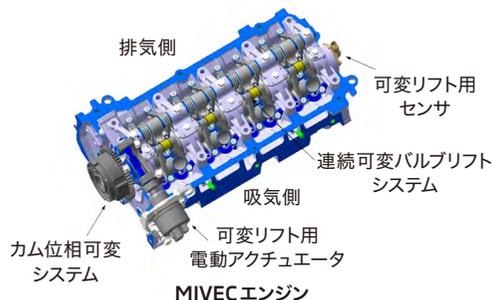


HYBRIDシステム

eKシリーズ（一部グレード）にHYBRIDシステムを採用しています。減速時のエネルギーで発電した電力をリチウムイオンバッテリーに効率よく充電。加速時にモーターでエンジンをアシストすることで、トルクフルで低燃費な走りを実現します。

可変バルブタイミング機構

「MIVEC (Mitsubishi Innovative Value timing Electronic Control System)」



「MIVEC」は、低燃費を追求した可変バルブタイミング機構です。吸気バルブリフトを運転条件に合わせて連続的に変化させ、吸気抵抗を抑制することで、吸入時のエネルギー損失を低減し、燃費向上を図っています。

ガソリン直噴ターボエンジン

『エクリプス クロス』には新開発した1.5Lダウンサイジング直噴ガソリンターボエンジンを採用。運転状態により筒内噴射と吸気ポート噴射をきめ細かく制御することで、優れた燃費性能とクリーンな排出ガス特性を実現しています。さらに、排気マニフォールド一体型シリンダーヘッド、吸排気MIVEC、電動ウエストゲートアクチュエーター付小型ターボチャージャーを連動させ、最適な過給圧制御を行い、ドライ

バーの要求通りに反応させることで、無駄なアクセル操作を抑制し、燃費向上に貢献します。



減速エネルギー回生(発電制御)

減速時の発電によってバッテリーを集中充電することにより、アイドリング・加速・クルーズなどの走行条件下での発電を抑制する技術です。充電・発電にともなうエンジン負荷を軽減することにより、燃費向上を図っています。



生産での取り組み

三菱自動車は、生産活動における省エネ・CO₂排出量低減のため、生産関連設備の更新・導入や運用の改善に取り組んでいます。

2020年度、設備面では、蒸気配管の統廃合、特別高圧受変電所の変圧器の更新などを実施しました。また、生産現場、生産技術、動力などの関係者が参加した省エネ活動において、塗装・鍛造工程などのエネルギー多消費工程における生産設備の立ち上げタイミングや運転条件の見直しによる改善、ボイラーやコンプレッサーなどの動力供給設備の運用の改善、各種モーターの運転最適化などに取り組んでおり、高い効果の見込まれる対応から順次実施しています。2020年度には新型コロナウイルス感染症拡大のため、生産

量にも大きな影響がありましたが、生産の集中化や非稼働時の設備停止などにより、エネルギーロスの削減に努めました。

再生可能エネルギーの導入

事業活動からのCO₂排出量低減のため、国内外の工場において、太陽光発電設備の設置を進めています。2020年度には、岡崎製作所にて、発電容量を拡充するとともに、『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムの運用を開始しました。また、タイの生産・販売会社である三菱自動車（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）においても、大規模太陽光発電設備が稼働を開始しました。2021年度には、他のアセアン地域の生産工場においても大規模太陽光発電設備が稼働を開始する計画です。

TOPICS

大規模太陽光発電設備の稼働開始（MMTh）

タイにおける生産・販売会社である三菱自動車（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）のレムチャバン工場で、5.0MWの太陽光発電設備が稼働を開始しました。

MMThは、タイのチョンブリー県レムチャバンに生産工場とエンジン工場を有し、海外における当社最大の生産拠点です。今回導入した太陽光発電設備に加え、現在建設中の新塗装工場に、2.0MWの太陽光発電設備の増設を計画しています。増設分まで加えると、生産活動にともなうCO₂排出を年間で6,100トン以上削減できる見込みです。



MMThで稼働を開始した大規模太陽光発電設備

TOPICS

鍛造工程の高周波誘導炉の集約生産による省エネ（水島製作所）

水島製作所の鍛造工程では、2020年度上期、新型コロナウイルス感染症の影響による生産台数減少に対応し、鍛造工程で集約生産を行うことにより高周波誘導炉のエネルギーロスを低減しました。

鍛造工程では、高周波誘導炉で鉄を熔解し、型に流し込んでエンジン部品などを生産していますが、高温加熱・保温が必要という工程の特性上、待機時間が発生したり、設備を頻繁に立ち上げ/停止したりすると大きなエネルギーロスが発生します。

そこで、週の前半に生産を集約し、残りの日は設備を停止するという緊急対応を実施し、待機時間や立ち上げ回数を最小限に抑え、エネルギーロスの発生を防止しました。これにより、集約生産を実施しなかった場合と比較し、約500t-CO₂分のエネルギーロスを防ぐことが出来ました。



集約生産を実施した鍛造工程



TOPICS

太陽光発電設備の容量の拡充と使用済みバッテリーを活用した蓄電システムの運用開始 (岡崎製作所)

岡崎製作所では、三菱商事および三菱商事エナジーソリューションズが提供するエネルギーソリューションサービスを活用した太陽光発電設備を導入しています。2020年度には発電容量を0.3MW拡充し、発電容量は3.3MWとなりました。本設備により、CO₂排出を1,500トン以上削減しています(2020年度実績)。また、岡崎製作所で生産した『アウトランダー PHEV』のリユースバッテリーを活用した容量0.6MWhの蓄電システムの運用を開始しました。この蓄電システムは、平常時はピークカットに活用されますが、災害などにより停電が発生した際には、近隣地域の避難所となる当社の体育館に、太陽光発電設備で発電した電力を、本蓄電システムから供給することで、地域の皆様の災害対応への活用も想定しています。さらに将来的には、電力の需給調整市場での活用も検討しており、蓄電システムのマルチユースの可能性について検証していきます。



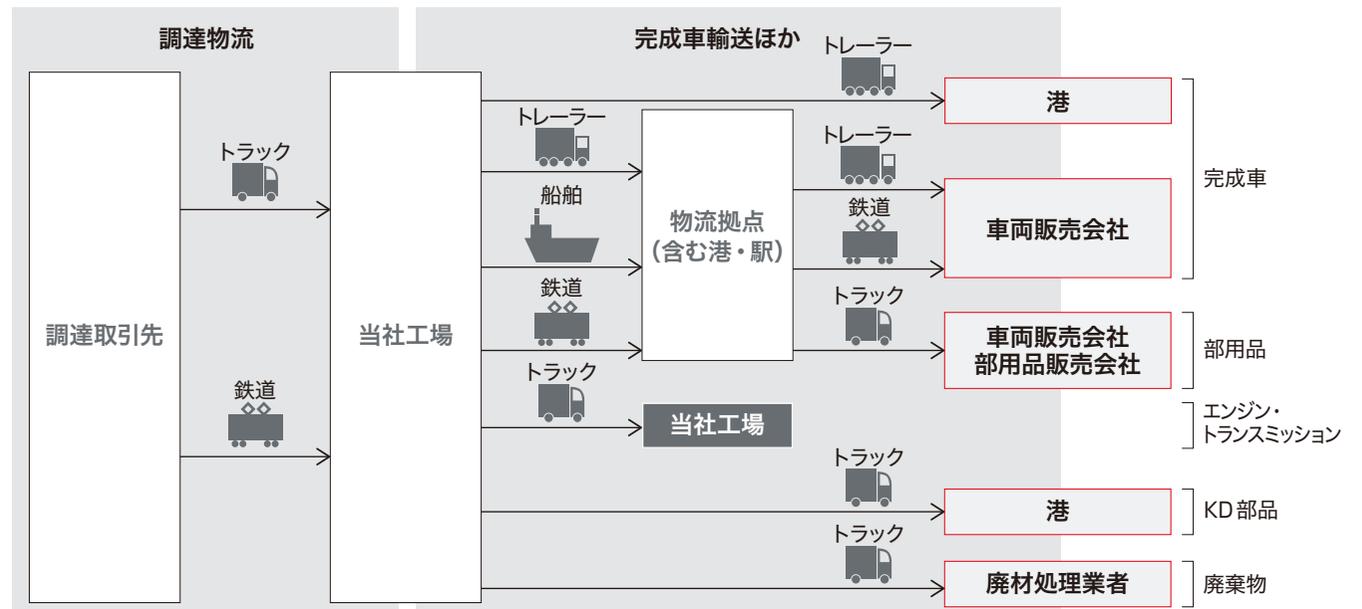
岡崎製作所にて稼働を開始した使用済みバッテリーを活用した蓄電システム

物流での取り組み

三菱自動車は生産部品や補用品、完成車輸送の際のCO₂排出原単位(kg-CO₂/千t・km)に削減目標を設定し、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

各物流領域において、近接化・直納化拡大などによる輸送距離の短縮や、輸送荷姿の改善推進による積載率の向上、輸送ルートの集約によるトラック便数の削減、内航船や鉄道利用率を上げるモーダルシフトなどに取り組んでおり、また、取引先の輸送協力会社との連携を深め、エコ車両の導入やエコドライブの推進をお願いしています。

CO₂排出量削減の対象物流経路





海外関係会社における物流CO₂実績の把握

三菱自動車は、海外を含めサプライチェーンを通じたCO₂排出量の把握・開示を重視し、その取り組みを推進しています。

海外生産工場のミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTth)ならびに、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)における、現地での陸送および海上輸送・航空輸送時のCO₂排出量データの収集・実績集計を2018年以降順次開始し、活動を着実に進めています。



完成車輸送(タイ)



海上輸送

オフィスでの取り組み

当社は、開発や本社などの非生産部門にも再生可能エネルギーや各種省エネ設備の導入を推進しています。

2018年度に稼働した開発本館(愛知県岡崎市)や本社オフィス(東京都港区)では、太陽光発電設備の設置やグリーン電力証書システム(※)の活用などを通じて、消費電力の一部を再生可能エネルギーで賄っています。また、すべてのオフィスで、電気設備や空調設備の省エネルギー化によりCO₂排出量を低減しています。

2020年7月からは、開発本館にて入居者1人あたり電力使用量・発電量・他棟との比較・前年同月との比較などをデジタルサイネージで掲出し、社員の省エネ意識向上を図る取り組みを行っています。



開発本館のデジタルサイネージ(岡崎)

※：自然エネルギーにより発電された、再生可能エネルギーとしての電力の環境付加価値を、証書発行事業者が第三者機関の認証を得て、「グリーン電力証書」という形で取り引きする仕組み

販売店での取り組み

当社は国内の販売店に対し、環境マネジメントシステム「エコアクション21」の認証取得を推進し、販売店での、エネルギー使用量低減、廃棄物排出量低減、水使用量低減、電動車の普及促進などの活動を行っています。

「エコアクション21」は環境省推奨のガイドラインにもとづく環境経営の認証・登録制度です。「エコアクション21」には下記の3つの特徴があります。

- ・ 中小の事業者でも容易に「環境経営」の仕組みが構築・運営できる
- ・ 二酸化炭素の排出量を把握・管理し、CO₂ゼロにする
- ・ 環境法令遵守などのコンプライアンス管理の徹底を図る

「エコアクション21」の詳細は、エコアクション21中央事務局のWEBサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.ea21.jp/>



エコアクション21取得販売会社一覧 (2021年6月1日時点)

会社名
北海道三菱自動車販売株式会社
青森三菱自動車販売株式会社
山形三菱自動車販売株式会社
東日本三菱自動車販売株式会社
茨城三菱自動車販売株式会社
佐原三菱自動車販売株式会社
総武三菱自動車販売株式会社
東海三菱自動車販売株式会社
駿遠三菱自動車販売株式会社
西尾張三菱自動車販売株式会社
富山三菱自動車販売株式会社
富山ダイヤモンドモーターズ株式会社
福井三菱自動車販売株式会社
金沢三菱自動車販売株式会社
京都三菱自動車販売株式会社
西日本三菱自動車販売株式会社
滋賀三菱自動車販売株式会社
福山三菱自動車販売株式会社
九州三菱自動車販売株式会社
大分三菱自動車販売株式会社
熊本三菱自動車販売株式会社
長崎三菱自動車販売株式会社
鹿児島三菱自動車販売株式会社
石川中央三菱自動車販売株式会社
三重三菱自動車販売株式会社
群馬三菱自動車販売株式会社

TOPICS

全国都道府県へ「電動DRIVE STATION」を展開中

三菱自動車は、各都道府県において「電動DRIVE STATION」の展開を進めています。2020年度は川内店(鹿児島県)、玉名店(熊本県)、オートモール武雄店(佐賀県)、薬院店(福岡県)、オートモール則松店(福岡県)、一宮末広店(愛知県)の6店舗がオープンし(オープン順)、全国で89店舗となりました。今後も全国への「電動DRIVE STATION」の展開を推進し、電動車の意義であるエネルギーソースの多様性と外部給電機能をもたらす災害時の価値をお伝えします。



北鹿児島三菱自動車販売株式会社
川内店



熊本三菱自動車販売株式会社
玉名店



九州三菱自動車販売株式会社
オートモール武雄店



九州三菱自動車販売株式会社
薬院店



九州三菱自動車販売株式会社
オートモール則松店



西尾張三菱自動車販売株式会社
一宮末広店

資源循環の取り組み



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●希少金属などの天然資源の枯渇にともなう資源制約による原材料調達コストの増加 ●再生材利用・リサイクルなどの規制強化と対応コストの増加 ●資源循環への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●枯渇性資源への依存度減少による調達コストの安定化 ●資源効率の向上、廃棄物の再資源化によるコスト削減 ●3R設計とリサイクル技術高度化による競争力の向上 ●使用済みバッテリーの活用機会の拡大 ●循環型社会への貢献PRを通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●投入資源の最小化と資源効率の最大化による資源循環型社会の実現への貢献
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●サーキュラー・エコノミーへの転換拡大 ●国内外の廃棄物問題の顕在化(新興国の輸入規制など) ●EUバッテリー指令の強化(再生材使用量の開示など) ●プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大(投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ●脱石油資源プラスチック材の採用拡大 ●直接埋立廃棄物ゼロ化(0.5%未満) ●電動車の使用済みバッテリーの再利用

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
脱石油資源プラスチック材の採用拡大	●車両における脱石油由来プラスチック材使用率の拡大に向けたロードマップ作成	取り組みの進捗	●脱石油由来プラスチック材の使用拡大を検討する車種および部品を明確化。2025年度目標および施策をまとめたロードマップを作成	○
2030年度に直接埋立廃棄物ゼロ化(0.5%未満)	●国内工場：直接埋立廃棄物ゼロ(0.5%未満) ●海外工場：データの把握開始	取り組みの進捗	●国内工場：達成 ●海外工場：環境パフォーマンス管理システムによる廃棄物データの管理運用を開始	○
電動車の使用済みバッテリーの再利用	●岡崎製作所に電力貯蔵システム(BESS※1)を導入してリユースバッテリーの活用課題検証を開始	取り組みの進捗	●BESS実証試験の設備を設置し、VPP※2実証試験を実施	○

※1：BESS：Battery Energy Storage System.

※2：Virtual Power Plant. 情報通信技術などにより、分散するエネルギーリソースを統合的に制御し、あたかも一つの発電設備のように機能する仮想発電所

基本的な考え方

人口増加や新興国の経済成長などにより、鉱物や化石燃料をはじめとする資源の消費量が増加しています。

これらを踏まえ、三菱自動車は、より少ない資源を投入し、効率的に利用して、自動車を製造することが自動車の価値向上につながるという考えのもと、資源の有効利用を重要な課題と捉えています。環境計画パッケージでは資源循環を当社が直接的に取り組む環境課題の一つと位置付けており、資源循環型社会の実現への貢献を目指し、投入資源の最小化と資源効率の最大化に向けた取り組みを推進しています。

国や業界団体は、自動車のリサイクルと適正処理を促進するための様々なイニシアチブを策定しました。これを受けて当社は、1998年に「三菱自動車リサイクルイニシアチブ」を策定し、リサイクル可能率の向上、鉛の使用量削減、新型車へのリサイクル材の適用に関する目標を定め、継続的に取り組んでいます。

生産工場では、環境や資源に配慮する循環型社会の形成を目指し、資源の有効利用を進めています。工場で発生する廃棄物の再資源化、社外排出量の低減を推進しており、国内ではすべての工場で直接埋立廃棄物のゼロ化（0.5%未満）を達成しています。

▶ DATA(P111)：廃棄物発生量、廃棄物の発生・社外への排出状況（当社単体）、原材料使用量

リサイクルに配慮した設計・開発

日本、欧州、中国では、自動車リサイクルに関する法制化が進み、リサイクルに配慮した製品開発が自動車メーカーに義務付けられています。

当社は、リサイクルだけでなく、リデュース、リユースの3Rを積極的に取り入れた設計・開発を進めており、1999年以降、当社独自の「リサイクル設計ガイドライン」にもとづき、設計構想の段階から3Rを取り入れています。

ワイヤー・ハーネス、モーター類については、「ハーネス設計ガイドライン」にもとづき、取り外し性・リサイクル性の向上を図っています。

販売会社で修理時に生じる廃バンパーを再生して、アンダーカバーやバッテリートレイに採用しています。また他の部品に対しても、リサイクル材やバイオマスプラスチックをはじめとする脱石油資源プラスチック材の採用拡大を推進しています。

TOPICS

熱可塑性樹脂の採用

2020年に発売した『エクリプス クロス(PHEVモデル)』は、外装および内装にリサイクルが容易な「熱可塑性樹脂」を採用しています。

熱可塑性樹脂の主な採用箇所(グリーン部)



外装



内装

使用済自動車のリサイクル促進

当社は、使用済自動車の廃棄物が環境に与える影響を低減するため、使用済自動車のリサイクルを推進しています。国内やEUなどでは、各国の自動車リサイクル法にもとづいてリサイクルを促進しています。今後、アジアの新興国においても制定の動きがある自動車リサイクル法にも確実に対応していきます。

また、環境ターゲット2030において、取り組むべき事項の一つに電動車の使用済みバッテリーの再利用を掲げており、省資源の観点から、使用済みバッテリーの活用に向け取り組んでいます。

電動車の使用済みバッテリーの再利用

電動車の使用済みバッテリーの中には、他の用途であれば十分に活用できる充電容量を残しているものがあり、省資源の観点から、使用済みバッテリーの有効活用が電動車の課題の一つとなっています。三菱自動車では、蓄電用途での活用の可能性を確認するため、岡崎製作所に設置した大規模太陽光発電設備とあわせ、『アウトランダー PHEV』の使用済みバッテリーを活用した蓄電システムを設置し、実証を行っています。

また、日本・欧州・北米において、電気自動車やプラグインハイブリッド車（PHEV）の使用済みバッテリーのリサイクル技術開発・適正処理を目的として、使用済みバッテリーの回収体制を構築し運用しています。

国内自動車リサイクル法への対応

国内では、2005年に施行された自動車リサイクル法にもとづき、使用済みとなった自動車のシュレッダーダスト（ASR）、エアバッグ類、フロン類の3品目を引き取り、再資源化を行っています。

ASRのリサイクルは、ART（※1）に参画し、ASRを共同処理しています。新規処理施設の開拓などにより、2020年度のASR再資源化率は96.4%で、2015年以降の法定基準70%を大幅に上回りました。引き続き、安定的にASRがリサ

イクルできるように新規リサイクル施設の開拓を推進します。

エアバッグ類・フロン類は、一般社団法人自動車再資源化協力機構に処理業務を委託しています。

また、お客様より預託いただいたリサイクル料金を有効に活用するため、この3品目のリサイクル・適正処理を効率よく行い、再資源化率の向上を積極的に推進しています。

※1：日産自動車株式会社、マツダ株式会社、当社などで設立した自動車破砕残さリサイクル促進チーム（Automobile shredder residue Recycling promotion Team）

EUでのリサイクル促進

EU自動車リサイクル法への対応

EUでは、2000年に発行された廃車指令（※2）にもとづき、自動車メーカーまたは輸入業者に使用済み自動車の引き取り・リサイクルが義務付けられています。また2003年には、リサイクル可能率が認証要件となるELV（※3）指令が施行されました。

当社は、欧州の現地法人であるミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ（MME）を中心に、EU加盟国の実情に合わせた引き取り・リサイクルの体制を構築しています。

※2：使用済み自動車に関する欧州議会および閣僚理事会指令

※3：End-of-Life Vehiclesの略称

解体情報の提供

EUでは、新型車の解体情報を解体業者に提供することが義務付けられているため、自動車メーカーが共同で設立した解体情報システム「IDIS（※4）」を利用して、タイムリーに情報を提供しています。

※4：International Dismantling Information Systemの略称

EUリサイクル可能率認証指令への対応

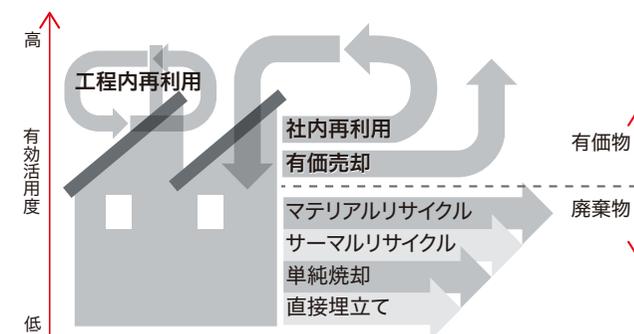
EUでは、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっており、本指令の要求事項に適合させる体制を構築しています。EUで販売する車両は、この体制のもと本指令の要求事項に適合させています。

EUで販売する新型車については、逐次リサイクル可能率の認証を取得してまいります。

生産活動における排出物の発生抑制と再資源化の取り組み

当社は、生産工程の改善などを通じて、生産過程において発生する廃棄物などの発生抑制に取り組んでいます。また、発生した廃棄物などについても、処理コストを抑制しつつ、資源としてより有効活用されるよう、分別方法や処理方法を継続的に改善しています。引き続き、環境ターゲット2030で掲げる「直接埋立廃棄物のゼロ化（0.5%未満）」の達成に向け、廃棄物の発生抑制と再資源化、適正処理に取り組めます。

資源の有効活用／リサイクルのイメージ



環境汚染の防止



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 人の健康被害の拡大、生態系の損失にともなう規制の強化・拡大による環境負荷物質管理コストの増加 ● 大気や水に関する重大な漏出による罰金・制裁金の支払い ● サプライヤーの環境問題発生による操業停止にともなう部品調達寸断 ● 規制への対応遅れによる企業イメージの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーンを含めた管理効率化によるコスト削減 ● サプライチェーンを含めた管理強化による安心・安全な製品の提供と競争力の維持 ● 規制よりも厳しい自主基準での管理を通じた企業イメージの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減を通じた環境汚染のない社会の実現への貢献
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 各国地域における排ガス規制の強化 ● 各国地域における化学物質規制の強化 ● 有害廃棄物の輸出入規制の強化 (プラスチック廃棄物) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大 (投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品の環境負荷物質規制の遵守

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
製品含有環境負荷物質の適切な管理	管理対象物質の適切な管理	取り組みの進捗	規制物質の情報入手、社内管理システムの改修、新規規制物質の含有調査などを実施	○



基本的な考え方

自動車という製品は、事業活動や製品の使用により排出される環境汚染物質や化学物質によって、人々の健康や生物多様性に影響を及ぼす可能性があります。

三菱自動車は、持続可能な社会の実現に貢献するうえで、環境汚染の防止を当社のマテリアリティ（重要課題）の一つと捉えています。環境計画パッケージでは当社が直接的に取り組む課題の一つと位置付け、環境汚染のない社会の実現への貢献を目指し、製品による環境負荷や事業活動にともなう汚染の低減に取り組んでいます。製品の開発段階では、燃費向上に向けた技術や電動化技術の開発を進めるとともに、製品に含まれる環境負荷物質の管理に努めています。生産工程では、法令基準よりも厳しい自主取り組み基準を設定し、工場から排出される大気汚染物質の低減に努めています。大気汚染物質および化学物質による環境への影響を低減するため、事業活動全体を通じて環境汚染の防止に取り組んでいます。

走行時の排出ガスのクリーン化

ガソリン車やディーゼル車は、走行時にエンジンで燃焼したガスを排出し、その排出ガスには、大気汚染の原因となる有害な成分が含まれています。

当社は、走行時の排出ガスが少ない電動車の開発・普及はもとより、排出ガス中の有害な成分を削減したガソリン車およびディーゼル車の開発・普及に努めています。

ガソリン車での取り組み

ガソリン車に対しては、1960年代以降、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)の排出量が規制され、段階的に規制が強化されています。

当社は、規制導入当初から様々な対策に取り組んできました。現在では、電子制御の燃料噴射装置による燃焼のコントロールと、進化した触媒技術により対応しています。

ディーゼル車での取り組み

ディーゼル車に対しては、1970年代以降、日本、米国、欧州などの各国で、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)の排出量が規制されています。

当社は、規制導入当初から燃焼技術の改善などに取り組んできました。これらの規制に対しては、VGターボチャージャーやコモンレール式燃料噴射システムなどによる燃焼コントロールと、NOxトラップ触媒、DPF(ディーゼル・パーティキュレート・フィルター)、尿素SCR(選択還元触媒)システムなど後処理技術をシステム化したクリーンディーゼルエンジンを開発して対応しています。



クリーンディーゼルエンジンのシステム

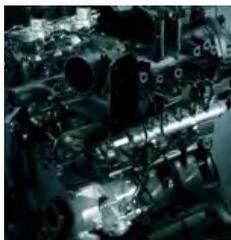
VGターボチャージャー

エンジンの全作動範囲において最適に過給することで、燃費低減やPMの抑制に寄与します。



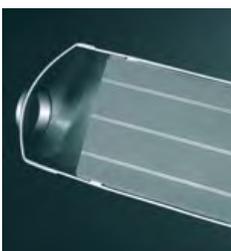
コモンレール式燃料噴射システム

高圧燃料ポンプ、高圧燃料を蓄えるコモンレール（蓄圧容器）、電子制御インジェクター（燃料噴射装置）などにより、不完全燃焼によるPMやNOxの発生を抑制します。



DPF(ディーゼル・パティキュレート・フィルター)

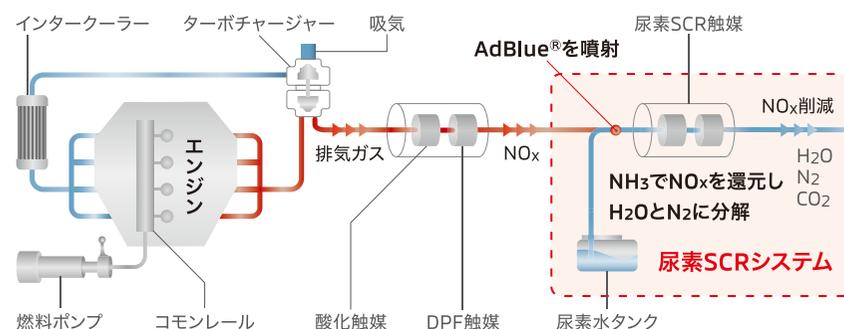
PMの排出量を大幅に低減します。



尿素SCR(選択還元触媒)システム

尿素水溶液(AdBlue®(※1))を使ってディーゼルエンジンが排出する窒素酸化物(NOx)を大気无害な窒素と水に分解することで浄化します。

[4N14エンジン システム図]



※1：ドイツ自動車工業会(VDA)の登録商標

TOPICS

新型『アウトランダー』2.5L 自然吸気エンジン

2021年4月から北米向けに発売した新型『アウトランダー』は、低燃費を実現しながら、滑らかな走りも俊敏な加速も楽しめる動力性能の直列4気筒 DOHC 2.5L 直噴エンジンを搭載しています。



アライアンスによって新たに開発されたエンジンは、排出ガスレベルLEV III-SULEV30(※2)をクリアし、次のアイテム採用により、出力性能と燃費性能を両立させています。

※2：SULEV…Super Ultra Low-Emission Vehicle（米国加州排出ガス規制における極超低排出ガス車両）

- 1. ミラーボアコーティング**
シリンダー壁面に、ミラーボアコーティングによる鏡面仕上げを施し、摩擦損失を低減。
- 2. 可変タンブルコントロールバルブ**
燃焼室に吸入される吸気の流れを最適化する可変タンブルコントロールバルブを採用。
筒内流動を高め、急速燃焼を促し、低排出ガス・低燃費を実現しつつ、加速レスポンスも向上。
- 3. 電動VVT(可変バルブタイミング機構)**
最適な吸気バルブタイミングにコントロールでき、応答性にも優れた電動式吸気VVTを採用。
また排気側には中間ロック付きVVTを採用し、低排出ガスと低燃費を両立させる最適なバルブタイミングを各々に設定。
- 4. 可変容量オイルポンプ**
可変容量オイルポンプにより、運転状態に合わせて最適な油圧制御が可能となり、摩擦損失が低減し、低燃費に貢献。



環境負荷物質の低減

三菱自動車は、一般社団法人日本自動車工業会（自工会）の削減目標および欧州のリサイクル法となるELV指令にもとづき、4物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の使用低減を推進するとともに、ELV指令をはじめ、化学物質に関するREACH規則（※1）、POPs（※2）条約など、各国で環境負荷物質の使用規制への対応を行っています。現在、4物質などの重金属規制に加え、VOC（揮発性有機化合物）、臭素系難燃剤など様々な化学物質への使用が規制されています。近年、欧州と同様の規制がアジアの新興国にも広がりつつあります。

当社は社内技術標準を設定し、自主的な環境負荷物質の低減にも取り組んでいます。

※1：Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicalsの略称で、2007年6月1日に発効した化学物質の総合的な登録、評価、認可、制限の制度

※2：Persistent Organic Pollutants：残留性有機汚染物質

▶ DATA (P110)：硫酸化合物、窒素化合物、VOC（揮発性有機化合物）、オゾン層破壊物質の排出

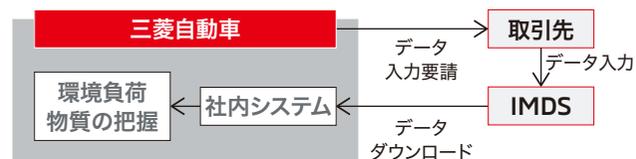
▶ DATA (P113、116-118)：大気汚染物質、PRTR対象物質

IMDSによる材料データ管理

取引先から納入される部品などに含まれる環境負荷物質のデータは、国際的な材料データ収集システムであるIMDS（International Material Data System）を利用して収集しています。データは、社内システムを通じて海外工場の三菱自動車・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）を含めグローバルに一元的に管理しており、環境負荷物質の使用量低減に活用しています。

EUにおける化学物質の総合的な登録・評価・認可・制限の制度であるREACH規則にも取引先のご協力のもと対応しています。

IMDSを通じたデータ収集の流れ



車室内VOC低減

当社は、健康的で安心な車内空間を提供するため、車室内のVOC（Volatile Organic Compounds）を低減しています。

VOCとは、揮発性有機化合物のことで、ホルムアルデヒドやトルエンなどの常温で揮発しやすい有機化合物を指します。VOCは、目や鼻、のどに刺激を感じるなどの体調不良が生じる、いわゆるシックハウス症候群の要因とされています。車室内では、主に内装部材に使われている接着剤や塗料などから発生します。

自工会の自主取り組みの詳細は、自工会ウェブサイトをご覧ください。

（WEB）http://www.jama.or.jp/eco/voc/voc_03.html

取り組み状況

当社は発生源に対する低減策と発生したVOCに対する低減策の両方から車室内VOC低減に取り組んでいます。

VOC低減策の例

カーペット	パイル接着剤のアルデヒド類を低減
シート	生地接着剤の有機溶剤を低減
オーナメント	内装用高光沢部品の原着化によりVOCを低減
エアコン	脱臭機能付きクリーンエアフィルターでVOCを低減



大気汚染防止

生産工程からのVOC排出抑制

三菱自動車は、VOC排出抑制のため、塗装工程への水性3WET塗装工法(※1)の適用を進めており、国内では水島製作所、岡崎製作所、海外ではミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)の第三塗装ラインに導入しています。また、MMThで現在建設中の新塗装工場においても導入を予定しています。

また、ロボットなどの塗装システムの更新や、生産ロット調整による塗料使用量の低減、使用済みシンナーの回収率向上などにも取り組み、車体生産時のVOC排出量を抑制しています。

※1：中塗りと上塗りは水性塗料で塗装し、上塗りクリアのみ溶剤を用いる塗装方法

▶DATA(P110)：VOC(揮発性有機化合物)



タイで現在建設中の新塗装工場(MMTh)

大気汚染物質の管理

生産活動から排出される窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、ばいじんなどの大気汚染物質は、法規制にもとづき排出濃度・排出量を管理しています。

なお、NOx排出量の低減対策として、設備更新・導入時に、低NOxボイラー、低NOxバーナーを導入しています。また、ボイラーなどの燃料に硫黄分の少ない灯油または都市ガスを使用し、SOx排出量を低減しています。

▶DATA(P113)：大気汚染物質

化学物質管理

化学物質の適正管理

化学物質の使用については、「化学物質管理システム」を導入し、化学物質の導入前に、性状および利用計画の内容を精査し、法的要求事項の調査、リスクアセスメント、導入可否の審査、作業教育などを実施しています。また、同システムによって最新のSDS(Safety Data Sheet)情報を一元管理しています。なお、PRTR(※2)対象物質の取引量も同システムのデータを活用して把握しており、取引量、排出量などを法的要求事項にもとづいて報告しています。

引き続き、労働安全衛生および環境汚染防止の両面から、化学物質を適正に管理していきます。

※2：Pollutant Release and Transfer Registerの略称。化学物質排出移動量届出制度

有害廃棄物の適正管理

当社は、バーゼル条約(※3)で規制されている有害廃棄物の輸出入を行わないように管理しています。

また、国内の産業廃棄物については、各種法的要求事項にもとづき、適正に運搬・処理を行っています。

※3：一定の廃棄物の国境を越える移動などの規制に関する国際的な枠組み、手続きなどを規定する条約

PCB含有廃棄物の適正管理

PCBは、製造年月日の古いトランスやコンデンサなどに絶縁油として封入されており、有害性があります。PCBを含有する廃棄物などは、PCB廃棄物特別措置法にもとづいて適切に処理を行っています。

水資源の保全



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 水不足・水質汚染による調達不安定化およびコストの増加 ● 気候変動にともなう洪水などの被害による操業停止および収益の低下 ● 取水制限・排水規制強化による対応コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 水資源への依存度減少による水ストレスの影響の軽減 ● 水使用量削減、再利用率向上によるコスト削減 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動・資源採掘・環境汚染が水資源に及ぼす影響（集中豪雨、干ばつ、水質汚染、水不足など）を踏まえ、これらの問題に取り組むことで、水リスクの低下および水資源の保全に寄与する
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動の進行にともなう極端現象による地球環境の変化および水不足の深刻化 ● 新興国での人口増加や都市開発による水質汚染の深刻化 ● プラスチックによる海洋汚染問題の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境配慮要請の高まり ● ESG投資の拡大（投資家による企業活動の転換促進） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ● 各生産拠点の水リスクを踏まえた水使用量の管理および排水水質のモニタリング

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
各拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	水使用量を把握する拠点数の拡大	水使用量把握拠点数	海外拠点の水使用量実績を把握	○



基本的な考え方

人口の増加や、気候変動による自然環境の変化により、特定地域における水需給の逼迫が予想されており、水資源の保全に対する社会の関心が年々高まってきています。

三菱自動車は、クルマの生産活動において、工業用水、上水（市水）、地下水などを使用しており、下水道や河川などへ排出しています。水リスクの高い地域では、事業活動への影響や取水および排水が周囲の環境に与える影響に配慮することが不可欠です。

各事業所では、排水水質などの各種法的要求事項を遵守するとともに、水資源管理に関する各国・地域の情勢などを踏まえて、取水量の低減・水リサイクル技術の導入などに取り組んでいます。

また、当社の取引先の操業においても水は不可欠であり、バリューチェーン全体での水リスク管理の重要性を認識しています。

各工場の取水源と排水先

工場	取水源（工業用水、上水、地下水）	排水先
岡崎製作所（愛知県岡崎市）	矢作川	神田支川 →鹿乗川
京都工場（京都府京都市）	琵琶湖	下水道
滋賀工場（滋賀県湖南市）	琵琶湖	下水道
水島製作所（岡山県倉敷市）	高梁川	八間川 →水島港
パジェロ製造株式会社（岐阜県坂祝町）	木曾川	木曾川
三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）	ノンブライ貯水池など	下水道
三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）	ジャティールフル湖	下水道

取水量の低減

生産工程で使用した洗浄水の予備洗浄への再利用や、冷却水や温調用水の循環利用などにより、取水量の低減に努めています。

岡崎製作所では、雨水貯留タンクを設置し、雨水の再利用も行っています。また、地下水をろ過する設備を設置しており、災害発生などによる断水時には工場近隣の方々にも飲料水を提供できるようにしています。

▶ DATA (P111) : 取水量



雨水貯留タンク（岡崎製作所）



地下水膜ろ過設備（岡崎製作所）

排水の再利用

三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI) では、排水のリサイクルや雨水の利用により取水量の低減に取り組んでいます。2020年度は、排水処理場で処理された水のうち、約47%を工場で再利用しました。

また、三菱・モーターズ (タイランド) ・カンパニー・リミテッド (MMTh) では、新塗装工場の建設にともない、2021年度中の稼働開始に向けて排水リサイクルプラントの更新工事が進行しています。このプラントにおいては、最高で処理水の75%を工場内で再利用できるシステムの導入を計画しています。

▶ DATA (P111) : 排水量



建設中の排水リサイクルプラント (タイ)

水質汚濁の防止

製作所周辺の水域の水質汚濁防止のため、法的要求事項にもとづいた排水水質の測定・管理に加え、地下水の水質や土壌汚染の調査・確認を定期的に行い、有害物質が敷地外へ拡散していないことを確認しています。また、雨天時などに水質異常を速やかに検知するため、工場から公共用水域への放水口手前に、油膜検知器 (※) を設置し常時監視しています。事故などが発生した場合は、ただちに拡散防止策を講じるとともに、行政へ報告し、地域へ情報を公開しています。

また、水島製作所では、老朽化した排水処理関連施設の更新を進めており、2021年度には事務所などから発生する生活系排水を処理するコミュニティプラントの更新工事が完了し稼働開始する計画です。

※：油の反射率が水の反射率より大きい性質を利用し、反射率の変化をキャッチして油膜の浮遊を検知するもの

▶ DATA (P114-115) : 水質汚濁物質



観測用井戸 (岡崎製作所)



総合排水処理施設 (岡崎製作所)



油膜検知器 (岡崎製作所)

TOPICS

雨水配管と工場排水配管の分離工事了 (京都製作所)

古い下水道では、生活排水などを含めた工場排水と雨水を、同じ配管で下水道に流す合流式下水道が採用されていました。しかし、台風などの大雨の際、下水管・下水処理場の容量を超えた排水が、河川などの公共用水域に流出してしまうため、その環境負荷を下げるのが求められています。

京都製作所 (1944年設立) では、古い排水管の一部が合流式となっていたことから、工場排水と雨水を完全に分離するために、工場排水専用の排水管の設置と配管の切り替えを段階的に進めてきました。2019年度に工事を開始し、2020年度には全ての分流工事が完了しました。これにより、公共下水道への雨水の流入を低減しつつ、公共用水域への工場排水の流出を防止しています。



工場排水用の排水管の埋設工事 (京都製作所)

合流式下水道の課題の詳細は、京都市ウェブサイトをご覧ください。
(WEB) <https://www.city.kyoto.lg.jp/suido/page/0000008679.html>

生物多様性の保全



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●生態系の損失に起因した環境変化による資源の調達不安定化および調達コストの増加 ●事業での土地利用に起因した生態系の損失による企業イメージ低下 	<ul style="list-style-type: none"> ●資源の調達不安定化および調達コスト増加の回避 ●事業での土地利用に起因した生態系への影響の緩和・回復による企業イメージ低下の回避 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動・資源採掘・環境汚染が生態系に及ぼす影響（種の絶滅や生息・生育域の移動、減少、消滅など）を踏まえ、これらの問題に取り組むことで、生態系損失の低減にも寄与していく ●地域の生物多様性と調和した保全施策の実施
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●IPBES (生物多様性および生態系サービスに関する政府間科学政策プラットフォーム) による評価報告書公表 (2019年5月) にともなう国際的な保全強化 ●生物多様性COP15 (2021年10月、於 中国・昆明など) での「ポスト2020生物多様性枠組み」の採択に向けた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境配慮要請の高まり ●ESG投資の拡大 (投資家による企業活動の転換促進) 	<ul style="list-style-type: none"> ●気候変動対策・資源循環・環境汚染防止への取り組みの推進 ●地域に根ざした環境課題への取り組みの推進

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●国内拠点での在来生物の育成・保護 ●国内外での植林・育林活動の実施 	各取り組み項目の実施	<ul style="list-style-type: none"> ●京都工場でのピオトープ(※)づくり ●パジェロの森 (山梨県) での植林・育林活動の実施 ●タイでの植林プロジェクト開始 	○

※：ピオトープ：生物が自然な状態で生息している空間



基本的な考え方

すべての生きものは様々な関係で複雑につながり合い、バランスを取りながら生きています。私たち人類の生活は、この生物多様性による恩恵を受けています。

三菱自動車は、工場建設をはじめとする土地利用や、工場からの化学物質の排出、製品の使用や事業活動によって排出される温室効果ガスなどにより、生物多様性に直接的または間接的に影響を与えています。中でも、気候変動による地球環境の変化は、生態系に直接的かつ大きな影響を及ぼすとされており、気候変動対策をはじめ、生物多様性による恩恵を持続的に受けられるよう、生態系を守っていくことが、当社の重要な課題と考えています。

当社は、2010年8月に「三菱自動車グループ生物多様性保全基本方針」を策定し、保全活動を推進しています。

当社の国内事業所で、自然環境保全法および都道府県条例にもとづく保護地域の内部や隣接地域にあるものではありませんが、事業活動が生物多様性に与える影響を把握するため、順次、生態系調査を行いました。

また、首都圏の水源を守る、また社員の環境意識を醸成することを目的に、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町において、森林保全や社員ボランティア活動を通じた地域との交流に取り組んでいます。

さらに、海外の関係会社でも保全活動を推進しています。

▶ DATA (P119) : 生物多様性関連データ

三菱自動車グループ 生物多様性保全基本方針

人類の活動が生物多様性の恩恵を受けているとともに、生物多様性に影響を及ぼしているとの認識を持ち、三菱自動車グループ企業全体で、地球温暖化防止、環境汚染防止、リサイクル・省資源の取り組みに加え、生物多様性に配慮した活動に取り組み、生物多様性への影響の把握と低減に継続的に努めます。

1. 事業活動での配慮

省エネルギー、廃棄物の発生抑制、化学物質排出抑制などを推進するとともに、工場建設などの土地利用においては周辺地域に配慮し生物多様性への影響の把握と低減に努めます。

2. 製品での配慮

燃費改善、排出ガス対策、リサイクル設計を推進し、環境に配慮した材料の採用に努めます。

3. 理解・啓発・自覚の継続

三菱自動車の活動と生物多様性の関係についての理解と自覚を、経営層から従業員まで全員で共有します。

4. 社会との協働・連携

サプライチェーンおよび株主、自治体、地域社会、NPO/NGOなどのステークホルダーと連携し、活動を推進します。

5. 情報の発信・公表

三菱自動車の活動内容や成果について、お客様や地域社会への情報発信・公表に努めます。

国内拠点の生態系調査を生かした 保全活動の推進

国内事業所における生態系調査

クルマの生産には大規模な工場を必要とします。当社の事業における土地利用が地域の生態系に与える影響を把握することは、生物多様性保全に取り組むうえで重要と考えます。

この考えのもと、当社は生物多様性関連のコンサルティング会社の支援を受け、工場など大規模な土地を利用する国内事業所での生態系調査を実施しました。調査では、国内事業所の敷地内のみならず、周辺環境の生態系を実地調査や文献調査から把握することで、地域の生物多様性と調和した保全施策につなげています。

生態系調査 実施拠点

実施年度	拠点
2013	滋賀工場
2015	岡崎製作所
2017	水島製作所/滋賀工場(※)
2018	十勝研究所
2019	京都工場

※：施策による保全効果を確認するためモニタリング調査を実施



京都工場でのビオトープづくり

2019年度に実施した生態系調査の結果から、京都工場はかつて地域に見られた植物や昆虫が局所的に生き残っている場所（レフュージア）になっており、地域の生物多様性を保全するうえで重要な環境であることがわかりました。工場では周辺の緑地に比べ、多様な種類の植物や昆虫類が確認され、広場にある池でもマユタテアカネをはじめ4種類のヤゴ（トンボ類の幼虫）が見つかりました。

【調査で確認された、都市部では珍しい種】



ウmanoアシガタ



シラスゲ



マユタテアカネのヤゴ

そこで、2020年度は敷地内の「憩いの広場」にある池を活用してビオトープをつくりました。池や草地に手を入れ、在来種で希少水生植物のオニバス・アサザ・コガマを植栽

し、トンボやバッタなど昆虫類の生息場所としての機能を高めることにしました。

水生植物の苗は京都市南部クリーンセンター内の環境学習施設「さすてな京都」より株分けいただきました。



憩いの広場



オニバス



アサザ



コガマ

「憩いの広場」の池で育成したオニバスは順調に成長し、種子を採取することができました。採取した種子の一部は苗を提供いただいた「さすてな京都」に里帰りさせました。種子は、「さすてな京都」から、希少水生植物の育成・繁殖に協力する京都市内の企業や学校などへ提供される予定です。



採取したオニバスの種子

京都工場では、これまで京都文化に根ざした在来種であるフタバアオイを構内で育成するなど、地域と連携した生物多様性保全を進めてきました。さらに今後は、生態系調査で確認された京都工場と周辺の自然環境とのつながりを大切に、生物多様性保全を意識した構内緑地の維持管理を行うことで、地域の生態系保全に努めていきます。

海外における保全活動

三菱自動車（タイランド）カンパニー・リミテッド（MMTh）は、非営利団体（NPO）「三菱自動車・タイランド・ファンデーション（MMTF）」を創設し、事業の第1弾として、『MMTh60周年記念、60ライ森林再生プロジェクト』を2021年1月に発表しました。2021年度は、タイ王室森林局とタイ国家温室効果ガス管理機構と共同で、東部チョンブリ県とサケーオ県にある森林60ライ（9.6ヘクタール）の再生活動を進めます。MMTh社員と地域社会が一体となって活動を行い、地域の環境保全に対する意識の醸成に努めます。



タイでの植林の様子（チョンブリ県）

社会 Social

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	53	労働安全衛生の推進	77
基本的な考え方.....	53	基本的な考え方、マネジメント体制、安全な職場づくりの取り組み.....	78
マネジメント体制、安全技術の開発.....	54	新型コロナウイルス感染症への対応.....	79
交通安全の教育・普及.....	56	労使関係.....	80
製品品質、セールス・サービス品質の向上	57	人権の尊重	81
基本的な考え方・品質方針.....	58	基本的な考え方・人権方針、マネジメント体制.....	81
製品品質の向上、お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証、感性品質の向上、 セールス品質の向上.....	59	人権方針の遵守.....	82
サービス品質の向上、お客様の声の活用.....	60	救済へのアクセス.....	83
マネジメント体制.....	62	持続可能なサプライチェーンの実現	84
事業を通じた地域経済への貢献	64	基本的な考え方.....	84
基本的な考え方、マネジメント体制、雇用、人材育成、投資.....	65	マネジメント体制、サプライヤー CSRガイドラインの展開、 グリーン調達ガイドラインの展開.....	85
技術移転、輸出、環境・社会貢献.....	66	紛争鉱物への方針、お取引先様相談窓口の設置、サプライチェーンマネジメントの推進.....	86
新しい常態に対応した働き方改革の推進(ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)	67	サプライチェーンにおける事業継続計画(BCP)の取り組み.....	87
基本的な考え方、マネジメント体制、社員意識調査の実施.....	68	社会貢献活動の推進	88
ダイバーシティの推進、女性社員の活躍推進.....	69	基本的な考え方・方針.....	88
ワーク・ライフ・バランスの推進.....	70	地域社会、交通安全.....	89
シニア人材の雇用拡大、障がい者の雇用促進、グローバル対応.....	71	環境、人.....	90
LGBTに対する理解の促進、社外イニシアティブへの参画.....	72	「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の実施.....	91
人材育成の強化	73	被災地支援、新型コロナウイルス感染症対策支援.....	92
基本的な考え方.....	73		
マネジメント体制.....	74		
研修および教育、キャリア形成と評価.....	75		
公正な給与体系.....	76		

道路交通事故の削減に寄与する製品の提供



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢化にともなう重大事故の増加 ●新興国の自動車保有急増による事故の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●先進技術投入によるブランド確保と販売拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●三菱自動車らしさ：環境×安全・安心・快適
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故関連法規や規制、政府安全目標の強化 ●NCAPなどの情報公開試験評価基準の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●お客様：予防安全技術への期待増 ●地域社会：すべての人へ安全な移動手段の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境をリードし、安全・安心・快適な移動手段をお客様に提供

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	安全技術ごとの基本指針を計画通り策定	策定実績	計画通り策定	○

基本的な考え方

三菱自動車は、クルマづくりの企業として交通安全への責任を認識し、「道路交通事故の削減に寄与する製品の提供」をサステナビリティ活動におけるマテリアリティ（重要課題）として掲げています。

世界では年間約135万人が交通事故により亡くなっているといわれています（※）。特に新興国では、クルマの保有台数増加にともない、交通事故の死者数が増加傾向にあります。交通事故の削減はグローバルに喫緊の課題であり、持続可能な開発目標（SDGs）のターゲット3.6については、

2020年の第74回国連総会で新たに、2021年から2030年までの10年間で世界の道路交通事故による死傷者を半減させることが採択されました。

当社は、交通事故ゼロのクルマ社会に向けた安全理念を掲げ、安全技術の開発と、交通安全教育・普及の2つの側面から取り組みを進めています。

※：2018年 世界保健機関（WHO）調査より

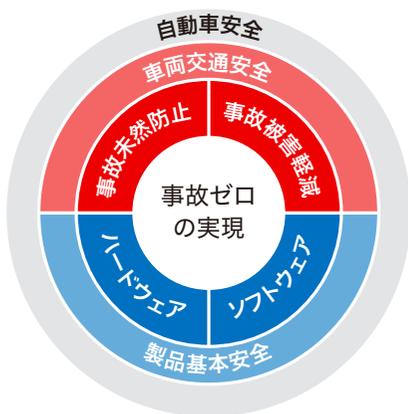


マネジメント体制

製品開発においては、安全理念にもとづき、製品安全委員会において安全開発指針・戦略と共に、安全技術の考え方として自動車安全フレームワークを策定しました。ここでは、①交通事故を未然に防止する技術（予防安全）、②交通事故による被害を軽減する技術（衝突安全）、③工業製品としてハードウェア、ソフトウェア両面から想定される危険の回避（製品基本安全）の3点を軸として取り組んでいます。

また技術開発従事者に安全理念および自動車安全フレームワークを教育を通じて浸透させ、マネジメント体制強化を図っています。

自動車安全フレームワーク



安全技術の開発

様々な安全技術を製品に反映することによって、お客様に、安全、安心かつ、快適な運転をしていただけることを目指しています。

“ぶつからない”予防安全技術

交通事故を無くすために、事故を未然に防止することを目指し、各種予防安全技術の開発・搭載を推進しています。

e-Assist(イーアシスト)

電波レーダーやカメラなどを利用して、事故の危険を検知し、被害を予防・回避・軽減できるようアシストする技術です。

予防安全機能

機能名	概要
衝突被害軽減ブレーキシステム	前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性がある場合は、警報やブレーキ制御を自動的に作動させ、衝突回避または衝突被害の軽減をアシストします。
前方衝突予測警報	2台前を走る車両をモニター。自車からは見えにくい前方の状況変化を検知し、ドライバーに警報と表示で注意を促します。
車線逸脱警報システム&車線逸脱防止支援機能	前方の車線位置を認識し、車線をはみ出す可能性がある場合、ドライバーに警報と表示で注意を促します。また、車線逸脱防止支援機能は、ブレーキを短時間制御し、車線のはみ出しを回避するようアシストします。
レーダークルーズコントロールシステム	先行車の加速・減速・停止に追従走行。設定した車間距離を保つアシストをし、ドライバーの負担を軽減します。
誤発進抑制機能	前進時および後退時、シフトやペダルの操作ミスによる加速を抑制します。
オートマチックハイビーム	対向車または先行車の有無や道路周辺の明るさを検知し、ロービームからハイビーム、ハイビームからロービームへの切り替えを自動的に行い、夜間の安全走行をアシストします。



“人を守る”ボディ構造

万一の衝突の際には、乗員が受ける衝撃を緩和し、かつ十分な空間が確保できる車体構造が重要です。三菱自動車では、衝突安全強化ボディ「RISE(ライズ)」(※1)を採用し、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性能を向上させています。

例えば、2021年4月に北米向けに販売を開始した新型『アウトランダー』では、車体前後にはストレートフレーム構造を採用し、効率よくエネルギー吸収できる構造となっています。客室(キャビン)部分には、従来から採用している高張力鋼板に加え、ホットスタンプ式超高張力鋼板も採用する事で、乗員の安全性と軽量化を両立させています。

また、乗員に対してだけでなく、歩行者に対する安全性も追求しています。事故の際に、歩行者頭部の傷害を低減するためにボンネット部やカウルトップ、ワイパーなどにエネルギー吸収構造を採用し、バンパーフェースやヘッドランプ

などには歩行者の脚部を保護するエネルギー吸収構造を採用しています。

※1: Reinforced Impact Safety Evolutionの略称



新型『アウトランダー』に採用したRISEボディ

工業製品として想定される危険の回避

ハードウェア面の取り組みとして、難燃性の材料の使用や高電圧部の隔離など、安全・安心のための技術を採用しています。

また、ソフトウェア面の取り組みとして、クルマに搭載されている電子機器へのサイバー攻撃に対するリスクを低減するため、車両ネットワークにファイヤーウォールや暗号化通信などを採用しています。

主な外部安全評価結果

地域	外部評価	車種	レーティング
米国	NCAP(※2)	アウトランダー PHEV エクリプス クロス	総合5★
アセアン	ASEAN NCAP(※2)	アウトランダー	5★
豪州	ANCAP(※2)	エクリプス クロス (PHEVモデル)	5★

期間: 2020/5 ~ 2021/6

※2: NCAPはNew Car Assessment Programの略称で、各国・地域の第三者機関が行う、自動車の安全性を試験・評価するプログラム



「サポカー」対象車の拡大

セーフティ・サポートカー（以下、サポカー）は安全運転をサポートする先進技術を搭載したクルマです。高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、日本が官民一体で推進する新しい自動車安全コンセプトです。搭載機能に応じて「サポカー」「サポカー S（ベーシック、ベーシック+、ワイド）」に区分されます。三菱自動車は、サポカーのラインアップを拡大しています。

対象車種（2021年6月現在）

サポカー Sワイド対象車種	
エクリプス クロス	アウトランダー PHEV
デリカD:5	デリカD:5 URBAN GEAR
RVR	
eKワゴン	eKクロス
eKスペース	eKクロス スペース
デリカD:2	デリカD:2 カスタム
ミラージュ	タウンボックス
ミニキャブ	ミニキャブトラック

加えて、国土交通省の「先進安全技術の性能評価認定制度」において、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していると認定を受けました。

認定車種（2021年6月現在）

(対車両) 衝突被害軽減ブレーキ、 (対歩行者) 衝突被害軽減ブレーキ	
エクリプス クロス	デリカD:5
eKワゴン	eKクロス
eKスペース	eKクロス スペース
デリカD:2	タウンボックス
ミニキャブ	ミニキャブトラック

ペダル踏み間違い急発進抑制装置	
エクリプス クロス	デリカD:5
eKワゴン	eKクロス
eKスペース	eKクロス スペース
デリカD:2	タウンボックス
ミニキャブ	ミニキャブトラック

後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置 取り付け可能車種	
eKワゴン（'13年～'19年）	eKカスタム（'13年～'19年）
eKスペース（'14年～'20年）	eKスペースカスタム（'14年～'20年）
ミラージュ（'12年6月～）	デリカD:5（'07年1月～）

交通安全の教育・普及

当社では、交通事故削減を目的に、交通安全の教育・啓発を通じて社会全体の安全意識を高めることに取り組んでいます。

交通安全情報の発信

ウェブサイト「意外と知らないクルマの安全ガイド」

クルマをより安全にお使いいただくために、特に注意していただきたい装備の操作方法などを紹介しています。



「意外と知らないクルマの安全ガイド」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/safety/popup/index.html>

製品品質、セールス・サービス品質の向上

マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品・サービス品質に起因した品質問題の発生 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高品質な製品とサービスの提供によるロイヤリティの向上および新規顧客の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● 品質方針(※1) ※1：本文をご覧ください
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両の高機能化(電動化/知能化)にともなう顧客ニーズの多様化 ● 車両のオフボード機能(コネクティッド/スマホ連携)の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ● [お客様視点] 商品および三菱自動車とのあらゆるタッチポイントでの品質に関わる満足の実感 ● [ビジネス視点] 品質面で信頼を損なわないためのマネジメントの維持・強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 品質MTPで“ASEAN5”をコアマーケットとシトップレベルのお客様評価を獲得(タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア)

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
製品品質の向上	新車販売後3カ月間の不具合指摘率のさらなる低減	新車販売後3カ月間の不具合指摘率	低減目標を達成	○
セールス品質の向上	SSI(セールス満足度) ASEAN5において、業界調査3位以内(※2)	SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度) ASEAN5において、5カ国中3カ国が目標達成	△
サービス品質の向上	CSI(サービス満足度) ASEAN5において、業界調査3位以内(※2)	CSI(サービス満足度)	CSI(サービス満足度) ASEAN5において、5カ国中5カ国が目標達成	○

※2：2020年度に業界調査の実施がない国に関しては自社調査で目標を設定(インドネシア、フィリピン、マレーシア)

基本的な考え方・品質方針

三菱自動車は、2019年4月1日に改定した品質方針にもとづき、お客様の購入検討から車両の保有期間、すべての段階で品質を向上させるため、「製品品質」「感性品質」「セールス品質」「サービス品質」の4つのカテゴリで改善に取り組んでいます。

「製品品質」には、お客様が新車購入直後に経験される「初期品質」と、未永くお使いいただく中で経験される「耐久品質」があり、市場において発生する様々な問題やお客様から寄せられる声を真摯に受け止め、迅速に改善につなげていく体制を強化しています。

また、お客様が商品を“見て・触って・使ってみて”感じる使い勝手や心地よさ、見た目の良さなど、感性で受け止める「感性品質」の向上にも取り組んでいます。

お客様と接する販売会社での「セールス品質」や「サービス品質」は、お客様の声を確実に聞き取り、ご要望に沿った提案や対応によりお客様がご満足いただけるよう日々改善を行っています。

このようにお客様とのすべての接点においてご満足いただけるよう、お客様視点でトップレベルの品質を目指します。

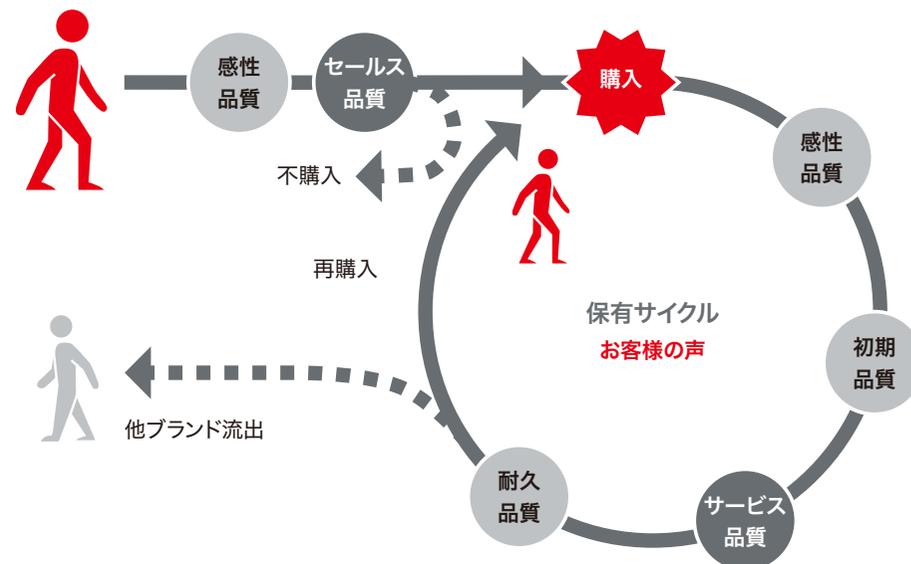
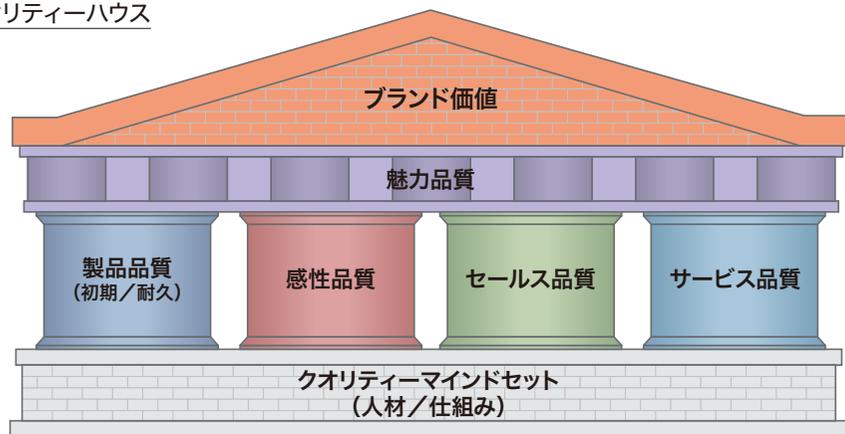
品質方針

事業を支える重要な基盤として“品質”を位置づけます。

1. お客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質を追求します。
2. 全社的なマネジメント品質の向上に取り組めます。
3. 法令とグローバル規範を遵守し信頼される三菱自動車の品質を約束します。

ブランド価値を支える4つの品質

クオリティハウス



製品品質の向上

お客様満足度の向上には、安全性にかかわる不具合にとどまらず、商品性にかかわるご指摘やご不満についても的確に対処することが不可欠です。

三菱自動車は既に販売している車種に関して、販売から3カ月および12カ月以内に発生した不具合に着目し初期不具合の低減に取り組んでいます。品質部門は開発部門および生産部門との連携により解決までのスピードアップを図り、お客様からのご指摘事項低減につなげています。

また、新型車に関しては初期品質の確保を目指し、出荷開始時点から、開発・生産・サービス・品質・購買など各部門の社員が一堂に会し、発生し得る問題に対するの対策を検討し、実行するクロスファンクショナルな「大部屋活動」を実施しています。これにより、よりスピーディーな初期品質の向上を図っています。

さらに、不具合ではないもののお客様のご不満となっている事象は、今後の新型車で改善できるよう開発段階でのプロセス改善につなげています。

お客様視点にもとづいた車両品質評価と保証

当社では、開発中の試作車や品質確認車、お客様に販売する生産車に対し、AVES(※)というお客様視点の品質評価システムを用いて漏れなく品質の評価を実施しています。

評価は、内外装の外観などの静的評価と、実際に走行させて確認する動的評価で構成されており、動的評価では、ノイズ、振動、操縦安定性や各種車載機能の動作などをチェックしています。評価は、AVES評価員と呼ばれる社内資格を有した専門家が、お客様に代わり実施しており、目標とした品質基準が達成されているかを確認しています。

AVESは、新型車の生産や出荷開始の判断や、生産車の継続的な品質保証に重要な役割を果たしており、お客様視点での評価を徹底して実施しています。

※：Alliance Vehicle Evaluation Standardの略。お客様の目線で設定した300以上の評価項目を評価するために認定資格を有した評価員によって実施する、ルノー・日産・三菱アライアンス共通の品質評価システム

感性品質の向上

お客様のご購入検討時点はもとより、ご購入後のカーライフにご満足いただけるよう、開発段階からお客様の感性を重視した品質の向上に取り組んでいます。



セールス品質の向上

お客様に支持・共感していただけるブランドになるため、トップレベルのお客様満足度を得ることを目指し、販売会社とともにセールス品質向上に取り組んでいます。

国内の販売会社との協働

国内の販売会社では、お客様のニーズに沿った提案と新しい商談体験の提供を目指す取り組みとしてITを活用した商談スタイルを推進しています。例えば、タブレット端末を導入し、視覚的に分かりやすい商品説明に努めるとともに、ご来店いただいたお客様にタブレット端末で対応品質に関

するアンケートにお答えいただき、タイムリーな改善につなげています。また、お客様満足度の向上につながった好事例を全国の販売会社と早期に共有することで、さらなる満足度の向上を図っています。

海外の販売会社との協働

海外のお客様にご満足いただくためには、各国・地域の販売会社との協働が欠かせません。三菱自動車は、販売会社に対し製品情報を日々提供するとともに、販売会社から市場情報や商品要望をヒアリングするなど現地のお客様の声の把握に努めています。

2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえ、各国・地域の販売会社では販売活動のニューノーマル対応に重点的に取り組みました。例えば、アセアン地域のコアマーケット(※)を対象に販売会社間で課題や取り組みを共有・議論できるオンライン会議を開催、販売会社のセールス品質向上活動の好事例を各国・地域に配信するなど、販売会社のお客様満足度を向上させる取り組みをサポートしています。

※：タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア

製品・サービスへの適正な表示

それぞれの国・地域の規制や法律を遵守し、製品およびサービスの情報とラベリングの表示ならびに提供に努めています。

サービス品質の向上

お客様との接点である販売会社のサービス現場においては、クルマの購入時からお客様視点での「良質なサービスの品質」をお客様へお届けすることが重要です。

当社は国内外の販売会社と連携し、お客様のご期待に応え、ご満足いただけるよう、現場における対応力(コミュニケーションスキルや技術力)の改善に努めています。

国内におけるサービス技術の継承

当社では、販売会社のサービススタッフを対象に、当社独自のサービス技能資格制度を設け、各資格保持者に対して適切な教育を実施することで現場対応力のステップアップを後押ししています。

さらに全国に7拠点あるテクニカルセンターでは、技術連絡会・勉強会の開催や、当社技術スタッフによる販売会社訪問を通じ、高難度修理やお客様への迅速な対応をサポートしています。

海外におけるサービス技術の継承

全世界のお客様への均一なサービス提供のために、世界統一の基準で整備士の教育、資格認定を行うプログラムを順次導入しサービスの向上に努めています。

また、コロナ禍でも教育が途切れないようにインターネットを活用したトレーニングにも取り組んでいます。さらに全世界を担当している当社技術スタッフが、高難度修理などの販売会社のサポートも行っています。

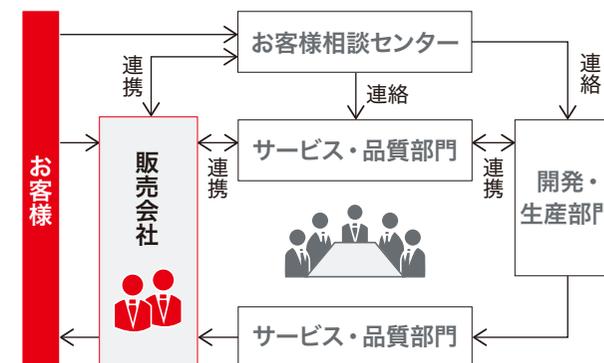
お客様の声の活用

製品・アフターサービスを通じて魅力ある商品と優れたサービスにより、お客様に豊かな体験を提供し、保有サイクルを通じてご満足いただくことが当社グループの使命です。そのため、国内外の販売会社やお客様相談センターに寄せられた貴重なお客様の声を収集・分析し、品質・開発・生産・営業・サービス部門が一体となって品質向上に真摯に取り組んでいます。

お客様の声による品質改善

販売会社では、不具合事象や発生した状況などをお客様から具体的な聞き取りを行っています。これらの情報が販売会社から当社に提供されると、品質部門が中心となって関連部門と共有する体制としています。

また、特定の車種で発生している事象、お客様からの不具合のご指摘(品質情報)や修理の実績について、システムを活用して分析することで、早期に不具合情報を把握して対策を講じるなど、品質改善につなげています。



お客様相談センターの取り組み

三菱自動車のお客様相談センターでは、土日祝日を含めご相談を受け付けています。寄せられた様々なお客様の声はデータベースで管理しています。ご指摘のうち、品質・不具合に関する事案については、販売会社と連携してお客様の問題解決に対応し、さらに品質改善にも活用しています。また、商品性や仕様に関するご意見・ご指摘については、関連部門と共有し、さらなる商品力の向上につなげています。寄せられた声の中から重要情報などトピックとなるものは、経営幹部へ定期的に報告しています。また、お客様相談センターでは外部委託に依存せず、当社社員が直接お客様とコミュニケーションを取ることで、高い対応品質を維持しつつ、社内各部門とのスムーズな連携により的確にお客様の声を製品やサービスの改善につなげています。

リコールなど市場対応発生時のお客様対応

安全性にかかわる不具合によりリコールなど市場対応が発生した場合、お客様にその情報を速やかにお伝えする体制を整えています。対象車をご利用のお客様にはダイレクトメールなどで通知し、早期に販売会社にて点検・修理（無償）を受けていただくようご案内しています。また、リコールの該当有無や修理実施状況をお客様ご自身でご確認いただけるよう、当社ウェブサイト情報を掲載しています。

リコール情報の詳細は、以下をご参照ください。

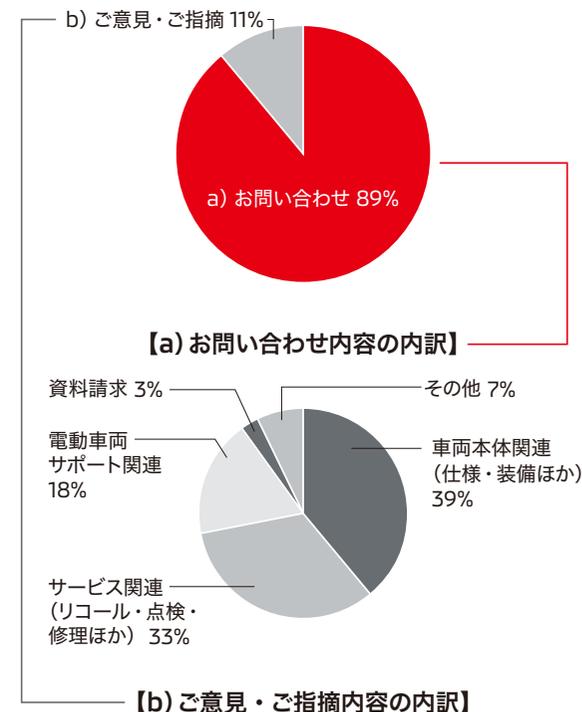
〔WEB〕 <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/>

国内のリコール・改善対策・サービスキャンペーン実施件数および対象台数

	件数	台数
2016年度	26件	約193.8万台
2017年度	27件	約62.9万台
2018年度	13件	約29.8万台
2019年度	15件	約59.0万台
2020年度	19件	約65.5万台

2020年度お客様相談センター受け付け状況

【ご相談件数(約33,700件)】



マネジメント体制

三菱自動車では「お客様からトップレベルの品質と評価されること」を実現するために品質情報を解析し、具体的目標値を設定のうえ、その実現に向けた施策を検討・実施し、改善状況の実績を定期的にフォローしています。

また、販売会社から寄せられるお客様の車両不具合情報については日々、情報収集・共有を図り、迅速に対策を協議・決定・実行する体制を整えています。

会議体名	開催頻度	議長	構成メンバー	目的
品質戦略委員会 (QSC) (※1)	四半期毎	TCS(※2) 本部長	開発担当役員、生産担当役員、販売・サービス・製品品質に関連する各本部長	販売・サービス・製品の各品質領域に係る戦略的な事項を討議、決定する。
マネジメント品質委員会 (QMC) (※3)	四半期毎	QMSトップマネジメント (※4)	部門の長 (本部長/所長) および直属部署を所管する責任者	全社的マネジメント品質向上に係るベストプラクティスの共有、および外部審査の対応要領、是正を要する事項の報告ならびに水平展開を行う。
品質管理会議 (QMM) (※5)	毎月	TCS本部長	製品品質に関連する各本部長、統括専門職 (課長クラス以上) の品質担当者	製品品質目標に対する進捗状況を確認し、改善施策の検討・有効性を協議する。障害があれば解決を図る場とする。

※1 : Quality Strategy Committee

※2 : Total Customer Satisfaction

※3 : Quality of Management Committee

※4 : 執行役社長、もしくは執行役社長から指名された役員

※5 : Quality Management Meeting

QMS(※6) (ISO9001) の取り組み

「お客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質」を実現するためには、全社的なマネジメント品質の継続改善が必須と考えています。したがって、製品品質およびセールス・サービス品質に直接たずさわる部門にとどまらず、全社的にマネジメント品質の改善に取り組み、ISO9001の認証は全部門を対象に取得しています。

マネジメント品質の継続改善とは以下を実践することを意味します。

- ① 目標を定量化した年度計画の作成と実行
- ② 上期/通期のマネジメントレビューで進捗を確認
- ③ 内部監査による改善の機会の共有
- ④ 認証機関による審査 (維持、更新)

また、海外生産拠点においても、同様にISO9001の認証を取得し、世界各地で生産・販売される当社の製品がお客様の期待を上回る製品品質、およびセールス・サービス品質となるよう、取り組みを継続しています。

※6 : Quality Management System

品質マインドの醸成

三菱自動車の従業員一人ひとりが自身の業務品質を見つめ直し、クオリティアップを図ることで、製品、人、ひいては企業の質的向上につなげるための活動の一環として、2014年度から国内全事業所において品質フォーラムを開催しています。

2018年度からは海外事業所ミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTH）、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）にも展開しており、今後も拡大していくことを計画しています。

2020年度は新型コロナウイルス感染症による制約の中、専用ウェブサイトを開設し、オンラインで継続開催しました。

品質フォーラム参加者

	国内開催	海外開催
2017年度	2,810人	—
2018年度	4,550人	1,880人
2019年度	6,200人	800人（※1）
2020年度	6,200人（※2）	2,310人（※2）

※1：新型コロナウイルス感染症対策のため、インドネシアのみ開催

※2：新型コロナウイルス感染症対策のため、オンライン開催

お客様ニーズ把握のために

実際の「お客様の声」を聞くことで社員一人ひとりがお客様のニーズを考える啓発活動を推進しています。

新入社員、キャリア入社社員に対しては、社員導入教育のカリキュラムに組み込み、ほかにも、昇進者研修、任意参加の講座など、顧客志向を浸透させる機会を数多く設けています。

あわせて、社員向けのイントラネットに「お客様の声講座」動画サイトを開設・定期的に更新し、在宅勤務時や業務のすきま時間などを利用して、いつでも視聴できる体制を整えました。

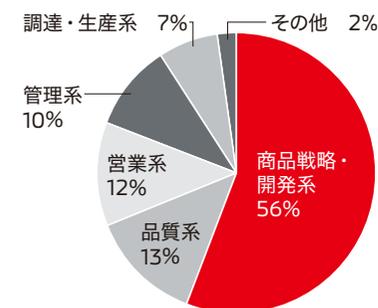
消費者志向の向上のために

当社では、消費者の立場でのニーズを考え、商品やサービスなどの品質向上を図ることを目的に、希望する社員に内閣総理大臣および経済産業大臣の事業資格である消費生活アドバイザー資格の取得を支援しています。

2021年4月1日時点で65人の資格登録者が在籍しており、企業別資格登録者数では11番目、自動車メーカーとしては2番目の多さとなっています（※3）。また、約7割の社員がものづくり・品質に関わる部門に在籍しており、当社のお客様視点でのクルマづくりにその幅広い知識・感性を生かしています。

※3：一般財団法人日本産業協会調べ

消費生活アドバイザー有資格者の所属



事業を通じた地域経済への貢献



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> 世界的にアセアン地域への投資が進み、労働力不足や人件費上昇への懸念 経済発展による域内・所得格差の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 人材の育成による経営基盤の強化 継続した設備投資による労働環境の改善、生産性向上・効率化 	<ul style="list-style-type: none"> 事業展開している地域に寄り添い、発展と課題解決に向き合い、共に成長を目指す
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> アセアン地域における <ul style="list-style-type: none"> - 環境規制の強化と自国の電動車生産増に向けた電動化政策の推進 - マルチFTA(自由貿易協定)網の拡大による輸出入の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> 雇用、人材育成、投資、技術移転、輸出、環境、社会貢献による地域の発展 	<ul style="list-style-type: none"> すべてのステークホルダー・社会への貢献を重視した事業展開 アセアン地域を事業中核地域として経営資源を集中

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
雇用	現地雇用の持続的な創出	雇用実績	タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムで、現地従業員計1万1千人(非正規雇用含む)の雇用創出	—
人材育成	地域経済の発展を担う人材の成長支援	研修件数 参加者数	代表的な研修 ディーラースタッフ向け営業・サービス研修/現地社員向け業務レベル強化セミナー/ 技術向上に向け「ものづくり教育」研修/内部統制、コンプライアンス研修	○
投資	地域経済の成長を支える設備投資の継続実施	投資計画の進捗	主な投資計画 タイ塗装工場更新、太陽光発電設備設置/フィリピン・アセアン向け商用車輸出準備/ ベトナム新工場検討	○
技術移転	現地生産の継続による地域の製造業の高度化支援	プロジェクトの進捗	主なプロジェクト ベトナム、マレーシアで『エキスパンダー』の現地生産を開始/タイ、インドネシア、フィリピン、 ベトナムで、職業訓練校や技術系大学に奨学金付与、実習車両提供、訪問授業を実施	○
	エンジン現地生産化	事業性 KPI目標	事業性、KPI目標を達成し、インドネシアにてエンジン量産を開始	○
輸出	輸出による外貨獲得を通じた地域経済の成長支援	輸出台数実績	輸出台数、タイ20.2万台、インドネシア3.9万台	○
環境・社会貢献	当社独自技術・サービスを生かした地域社会問題の解決支援	貢献実績	『アウトランダー PHEV』を活用した取り組みを実施 タイで『アウトランダー PHEV』の生産開始、インドネシアで赤十字に貸与の『アウトランダー PHEV』が新型コロナウイルス感染症防止活動に従事など	○



基本的な考え方

三菱自動車は、アセアン地域でモータリゼーションが興る以前より事業を展開し、「地域の発展」が「当社の発展」という思いで地域に寄り添いながら各国と共に成長してきました。

長年にわたり事業活動を行っている地域の社会課題の解決に積極的に取り組み、共に成長を目指すことは、地域の活性化、市場の育成、消費者ニーズの把握、当社ブランド力の強化などにつながり、社会的価値と当社の企業価値を同時に実現できると考えています。現在の中期経営計画「Small but Beautiful」では、アセアンを事業中核地域として経営資源を集中投入し、お客様に求められる製品を提供することで更なる成長を目指しています。また、マテリアリティ「事業を通じた地域経済への貢献」では、アセアン地域における事業の発展を通じ、雇用・人材育成・投資・技術移転・輸出による地域経済への貢献を果たすことを目標として取り組んでいます。(※1)。

加えて、アセアン地域固有の社会ニーズに応える形で、環境と社会貢献の分野でも当社独自の技術・サービスを生かして取り組んでいます。(※2)

※1：「マテリアリティの特定」の詳細は、P11をご参照ください。

※2：具体的な事例は、P89-92をご参照ください。

マネジメント体制

アセアン地域でのマテリアリティへの取り組みは、活動の計画策定および遂行は現地子会社が担い、管理監督機能を果たす当社の営業部門が責任部門として、取り組みを推進しています。生産拠点を持つタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの4カ国については、半年に一度、現地子会社に取り組みの進捗や実績を確認し、サステナビリティ委員会を通じて経営層に報告を行っています。

雇用

特に新型コロナウイルス感染症拡大の影響など市場低迷からの経済再生、発展を目指すアセアン地域において、地域の雇用を継続して創出することは当社の使命と考えています。生産拠点のあるタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム4カ国における2020年度従業員数は約1万1千人であり、2021年度も事業計画に沿って雇用の創出に努めます。

人材育成

産業の高度化を目指すアセアン地域において、当社での自動車製造や販売・サービスなどの就業経験を通じ、専門的な知見や技能を培うとともに、地域経済の発展を担う産業人材への成長支援を行っています。2020年度は、新型コロナウイルス感染対策を徹底しつつ、オンラインを活用するなど各国それぞれの状況に応じた研修やOJT教育を提供しました。タイでは営業・サービス研修を約2万人の従業員とディーラースタッフに実施し、インドネシアでは、現地社員にそれぞれの職務レベルに合わせた業務スキルを強化する研修をオンラインで実施しました。フィリピンでは、生産部門の技能向上を意図した「ものづくり教育」研修を約200人の社員が受講し、専門性を高めています。2021年度も継続して、各国の状況に応じた研修やOJT教育を行う予定です。

投資

地域経済の成長を支える工場の設備投資を継続的に実施しています。海外最大の生産拠点であるタイでは、新塗装工場の建設、太陽光発電設備の設置など、環境負荷を低減する生産体制の再構築を進めています。また、フィリピンでは、商用車『L300』の輸出のための生産整備を進め、ベトナムでは、新工場建設の検討を進めています。



技術移転

アセアン地域での生産拠点が果たす技術移転として、現地生産を継続することで地域製造業の高度化を支援します。また、品質向上やコスト低減などバリューチェーンに変革をもたらすような工場の競争力強化にも取り組んでいます。2020年度はベトナム、マレーシアで小型MPV『エクспанダー』の現地生産を開始しました。インドネシアでは、『エクспанダー』搭載用エンジン組立ラインを新設し、新たな雇用を創出すると共に、日本からの技術移転や部品の現地調達化を推進し、2020年度より量産開始しました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により海外からの技術者派遣に制限がある中、リモート活用による現地支援を行うなどの工夫により、概ね計画通りに生産を開始しました。アセアン地域においてタイに続きエンジン生産拠点がさらに増えたことにより競争力を強化しました。

また、2020年度はタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの地域の技術系大学や職業訓練校に、奨学金による支援や実習車両の提供、訪問授業の実施、教師へのオンラインセミナーの開催など技術移転の視点での職業訓練支援を実施しました。

輸出

輸出を通じて外貨を獲得することで、地域経済の持続的な成長を支えています。三菱自動車の海外最大の生産拠点であるミツビシ・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッド（MMTh）は戦略的な立地を生かし、ピックアップトラック、SUVなど当社の主力車種をアセアン地域のみならずグローバルに輸出しています。2020年度の市場は新型コロナウイルス感染症拡大により大変厳しい状況でしたが、タイ国内からの輸出台数は20万台、インドネシアからは、小型MPV『エクспанダー』約4万台を出荷しました。今後もアセアン域内での生産の相互補完体制を強化し、アセアン域内・外への輸出を維持していきます。

環境・社会貢献

環境規制への対応が従来にも増して大きな課題となっています。モビリティの普及、世界的に電動化が進む中、アセアン地域においても電動車の導入が急がれています。当社の強みである電動車の技術・知見を生かし、各国の電動車普及や地域社会の課題解決を支援します。2020年度は、プラグインハイブリッド『アウトランダー PHEV』をタイで現地生産・販売を開始し、フィリピンでは販売を開始しました。インドネシアでは、赤十字に貸与した『アウトランダー PHEV』が給電機能を生かして新型コロナウイルス感染症防止活動に従事しました。今後も電動車やEVインフラにかかわる技術・知識の提供を通じ貢献していきます。

新しい常態に対応した働き方改革の推進 (ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス)



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●ダイバーシティや働き方改革が進む企業への人材集中 ●リモートワークにおける生産性の低下(業務・人事管理の難しさ、コミュニケーションの希薄化、労働環境の管理の難しさなど) 	<ul style="list-style-type: none"> ●優秀な人材の確保、多様な視点からの商品開発 ●生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●多様な人材が活躍できる環境の整備 ●生産性がより高まる働き方改革
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●女性、外国人、中途採用者などの登用促進をはじめとした多様性のある職場の実現に対する要請 ●災害や感染症を契機としたリモートワークの急速な普及 	<ul style="list-style-type: none"> ●均等な機会の提供 ●個々のライフスタイルとライフイベントに合った働く環境の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●女性や障がい者が、より活躍できる環境づくり ●生産性が高まる、柔軟な働き方の確立

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
働き方改革の促進	働き方改革施策の継続実施	時間外労働時間(事技系列)(※1)	18.7時間/月	△
		有給休暇取得(事技、技能(※2)、医務系列(※3))	19.3日/年	○
		在宅勤務率(田町地区)	77%(年度平均)	○
女性活躍の推進	女性活躍を推進するため継続的な施策の実施	女性管理職数	79人 (2021年4月時点)	△
障がい者雇用の促進	障がい者雇用促進の継続	障がい者雇用率	2.36% (2021年3月時点)	○

※1：事技系列:企画・調整・研究・調査など事務技術的業務を行う社員

※2：技能系列:直接生産作業や部品供給、設備保全、検査などの補完業務を行う社員。または、それらに関する監督・指揮、技能指導、現場支援などを行う社員

※3：医務系列:医師、薬剤師、看護師などの医療衛生関係業務を行う社員



基本的な考え方

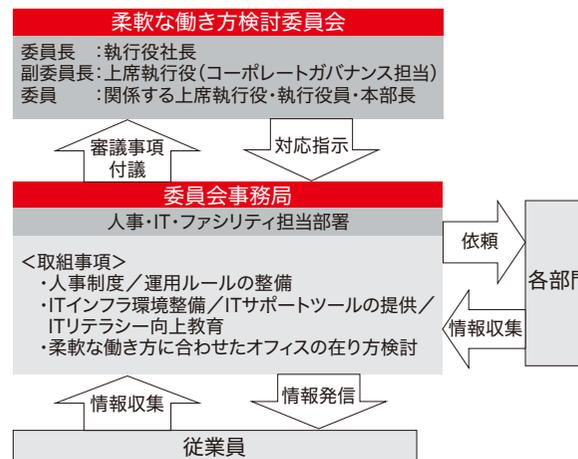
三菱自動車は、環境の変化が大きい自動車業界の中で、「持続的成長」と「企業価値の向上」を実現していくための鍵は「人」と考えています。一人ひとりがやりがいを持って働き、自身の能力を存分に発揮し、心身ともに健康でいきいきと働ける職場環境を整えることが、重要な課題と認識しています。

新型コロナウイルス感染症問題を機に、従来の出社を前提とした働き方を見直し、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方を推進しています。多様な人材の活躍を価値創造につなげるために、個々のワーク・ライフ・バランスの実現や、能力を最大限発揮できるような働き方ができる環境を整備し、仕事の生産性向上と生活の質の向上の両立を目指します。

マネジメント体制

当社はこれまでも在宅勤務やフレックスタイムなどを促進し、多様な従業員の能力が最大に発揮できるよう、環境の整備に取り組んできました。リモートワークにおける柔軟な働き方の推進実行に当たっては、中長期的な観点での検討が必要であり、2020年7月に設置した執行役社長を委員長とする「柔軟な働き方検討委員会」にて取組課題を協議し、推進しています。

「柔軟な働き方検討委員会」体制図



働き方改革の取り組み事例

働く時間に関する施策
・ 第3金曜日もしくは20日前後の金曜日を「プレミアムフライデー」として15時までの退社を推奨
・ コアタイムを撤廃したフレックスタイム制度、半日休暇の活用を推奨
・ 祝祭日および長期連休前後を有給休暇の取得奨励日と設定、土日と合わせて連休とするなど、休暇取得を促進
働く場所にかかわる施策
・ 在宅勤務の活用を推奨
働き方改革の社内啓発施策
・ 本部別に時間外労働時間、有給休暇取得実績を集計。社内に進捗を公表することで、社内の意識改革を促進

▶ DATA (P120-121)：労働時間と有給休暇取得率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

社員意識調査の実施

当社では、2013年度から社員意識調査を実施しています。企業・組織・社員に影響を与える課題を洗い出し、各職場の意識改善や業務改善の参考として活用しています。

2019年度は国内外の関係会社を対象にしたグローバルな調査を実施し、2020年度は各社各組織に向けたフィードバックを行いました。



ダイバーシティの推進

お客様ニーズの多様化や技術革新などによる市場環境・経営環境の著しい変化に対応し、三菱自動車が持続的に成長していくためには、異なる価値観や考え方を持つ社員が、互いに切磋琢磨し、クルマの新しい魅力、価値を創り出していく必要があります。そのために、当社では人種、国籍、民族、性別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、宗教を問わず社員の多様性を尊重し、一人ひとりが働きやすく、いきいきと仕事に取り組むことができる環境づくりに取り組んでいます。

また、ダイバーシティを浸透・実現するため、2014年7月に策定した「ダイバーシティ推進方針」にもとづき、ダイバーシティ推進室がDi@MoND活動として推進しています。多様性を受け入れ、社員の多様な個性を生かし、会社と社員一人ひとりの成長につなげることを目的としています。Di@MoND活動当初の重点課題は、女性活躍推進でしたが、現在は女性活躍のみならず、社員の誰もが働きやすい環境を提供する取り組みを進めています。

▶DATA (P120) : 従業員数、地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数、女性の役職登用状況、従業員の構成、新卒採用者数

女性社員の活躍推進

当社は、「女性活躍推進」を重点課題として、継続的に取り組んでいます。公益財団法人21世紀職業財団が主催する女性活躍サポート・フォーラムに2014年から当社の管理職候補者や現役管理職を選抜し、派遣しています。

2021年7月時点、当社役員の女性比率は8.8% (3人)、女性管理職数は80人で、うち部長級は13人です。当社は、女性活躍推進法にもとづき、2021年4月「女性活躍推進行動計画」を策定し、管理職候補者層の女性社員比率15%を目標とした2024年3月までの取り組みを進めます。

▶DATA (P120) : 女性の役職登用状況

ダイバーシティ推進方針

社員一人ひとりの違いを活かして、多様な視点、思考を取り入れることで、変化に対応し、組織力を高め、クルマの新しい魅力、価値を創り出すことを目指します。そのために個々人が持てる能力を最大限に発揮できる環境整備に取り組み、社員一人ひとりが活躍し、輝き続ける支援を“Di@MoND (Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive) 活動”として推進します。



Diamondはそれぞれが個性をもった輝きを持ち、岩盤をも切り崩す強度も併せ持ちます。社員一人ひとりがその個性を発揮し、光り輝くとともに様々な困難にも立ち向かい目標を成し遂げていく様をイメージし、それを新たな推進力としていきたいという思いをこめております。

TOPICS

「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に

MSCI社が環境・社会・ガバナンス (ESG) 投資をサポートするために開発した「MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)」の構成銘柄に2018年から4年連続で選定されました。

MSCI社は、女性活躍推進法により開示される女性雇用に関するデータおよび企業の開示情報などをもとに、女性の雇用、継続、昇進および多様性の推進において業界をリードしている企業を選定しています。



ワーク・ライフ・バランスの推進

社員の多様な働き方に対応できるように、様々な両立支援制度の充実に努め社員が働きやすい基盤づくりを進めています。多様な働き方やライフイベントにも対応できるよう、2017年度より在宅勤務制度や帯同休業制度を導入しました。2018年度からは、「両立支援コンシェルジュ」を社内に設置し、育児や介護など社員の個別相談に対し適する制度活用を社員へ案内しています。さらに、相談における社員の声を参考に子の看護休業、短期の介護休業、在宅勤務の取得条件を緩和しました。2021年8月、新たにリモートワーク制度を導入し、より生産性を高め柔軟な働き方が実現できるよう環境作りに取り組んでいます。

「女性活躍推進に関する行動計画」[PDF](#) [5MB]

▶ DATA (P120-121)：女性の役職登用状況、育児休業取得者数と復帰後定着率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度利用者数

両立支援制度一覧

	制度	内容
育児	妊娠期休業	妊娠から産前休業の前日までの間で、あらかじめ申し出た期間に取得可能(回数制限なし)
	産前産後休業	産前6週間、産後8週間
	育児休業	3歳到達日の翌年度4月末まで取得可能
	子の看護休業	小学6年生の年度末まで、対象となる子1人：5日以内、2人以上：10日以内、それぞれ最初の5日間は有給
	育児勤務	小学6年生の年度末まで、勤務時間を4、5、6、7時間から選択、フレックスタイム併用可
介護	介護休業	介護対象者1人につき、通算3年まで取得可能
	短期の介護休業	介護対象者1人：5日以内、2人以上：10日以内、それぞれ最初の5日間は有給
	介護勤務	介護事由がなくなるまで取得可能。勤務時間を4、5、6、7時間から選択、フレックスタイム併用可
共通その他	ライフプラン休業	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、不妊治療、ボランティア活動、語学研修などを行うための休業、1年間で10日以内
	積立休暇	業務外の傷病への対応、親族の介護・看護、子の育児、ボランティア活動、不妊治療を行うための休業、年次有給休暇の残存日数のうち、年4日を限度に最大40日まで積み立て可能
	フレックスタイム	所定労働日に勤務時間帯の中で、始業時刻を設定する制度(コアタイムなし)
	リモートワーク制度(2021年8月導入)	一定の条件を満たす自宅や親族宅以外の場所での勤務を認め、リモートワーク手当を支給
	再雇用制度	妊娠・出産・育児・介護・結婚・居住地変更をともなう配偶者の異動、その他会社が認めた理由により退職する社員が対象。資格期限は退職後5年以内
	帯同休業	配偶者の国内外の転勤や留学先に帯同するための休業制度。休業期間は1カ月以上5年以内の範囲

仕事と育児の両立を支援

三菱自動車は、仕事と育児の両立を目指す従業員を積極的に支援しています。

設備面でも両立を支援しており、事業所内託児所を2拠点に設置しています。2017年4月に岡崎地区に「ディア・キッズおかざき」、2019年2月に本社ビル内に「ディア・キッズたまち」を開設しました。

2020年度、保育園の休園・登園自粛要請を受けた従業員向けに、企業主導型ベビーシッター派遣事業の助成制度を臨時導入しました。また、小学校などの臨時休業や放課後児童クラブなどの利用自粛要請にともない、子どもの世話で会社を休まざるを得ない従業員に対し、特別休暇取扱を適用しました。特別休暇は、年次有給休暇とは別に有給休暇扱いとするもので、緊急事態下の従業員の仕事と家庭の両立の実現をサポートしました。



従業員向け託児所「ディア・キッズたまち」(本社ビル内)



仕事と介護の両立を支援

少子高齢社会が進む中、社員の仕事と介護の両立を支援することも重要と考えています。

三菱自動車では、介護専門家にメールや電話で随時相談できる窓口を設置し、さらに介護専門家による「介護個別相談会」を社内で開催しています。また、仕事と介護の両立の基本知識について外部講師から学ぶ「介護セミナー」を開催、2020年度は4地区（本社、岡崎、京都、水島）同時のオンライン開催とし、管理職を中心に約300人が受講しました。

シニア人材の雇用拡大

当社では、技能・技術の伝承や知識・経験を生かした人材の確保などを目的に、定年後のシニア人材を再雇用する制度を運用しています。2021年3月時点で、714人の再雇用者が在籍し、技術の伝承や後進育成にあたっています。

障がい者の雇用促進

誰もが働ける職場を目指し、障がいのある方を幅広い職種で積極的に採用しています。当社の障がい者雇用率は2.38%（※）であり、今後もさらなる雇用促進と社内環境の整備に取り組んでいきます。

当社単独では、180人の身体障がい、精神障がいのある社員が勤務（※）しています。本社ビルには、車いすやオストメイトの社員にも対応した多目的トイレを設置し、障がいのある社員が働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

2007年4月に設立した特例子会社「株式会社MMCウイング」を通じて、障がい者雇用の促進を図っており、岡崎製作所と水島製作所の2地区で計62人の知的障がい者を雇用（※）しています。同社は設立から14年目に入り、ハローワーク、県内の障がい者就労・支援センターや特別支援学校から就労に関するお問い合わせを多数いただくなど、地域の認知度が定着しています。また、自社での雇用にとどまらず、特別支援学校・就労支援施設からの現場体験実習の依頼を積極的に受け入れ、集団行動や仕事の進め方などについて体験する機会を提供するなど、障がい者の就労支援にも協力しています。

※：2021年4月時点

▶ DATA (P121)：障がい者雇用の推移

グローバル対応

当社では、年々増加する外国籍従業員の受け入れ対応の一つとして、宗教・宗派を問わず利用可能な祈祷室を本社、岡崎地区の2拠点に設置しており、岡崎地区の祈祷室には、礼拝前に身体を清めるための「小浄施設」も設置しています。

また、2020年度より、新入社員研修において、外国籍従業員に向けて希望制で「日本のビジネスマナー」研修を選択できるようにしました。さらに、書く・話すといったアウトプットを中心に敬語・訪問ロールプレイ・ビジネスメールを学ぶ5時間の研修機会を希望者に提供しました。

▶ DATA (P120)：地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数



本社ビル内の祈祷室



天井部に礼拝の方角を示すサイン



岡崎地区内の祈祷室



LGBTに対する理解の促進

三菱自動車は、三菱自動車グローバル行動規範の「人権と多様性の尊重と機会平等」の中で、LGBTの尊重を明記しています。LGBTを正しく理解し基本的な知識を身につけること、およびALLY（アライ）と呼ばれる支援者を増やすことを目的に、2018年度より開催している「LGBT理解促進セミナー」は、2020年度約480人の社員が参加しました。開講2年目となった2020年度eラーニング「そうだったのか！LGBT（LGBTを理解する基礎講座）」は、約7,400人の社員が受講しました。

2019年9月には、社員就業規則を一部変更し、結婚の定義に同性婚の関係を含め、結婚休暇やライフプラン休業を取得できるようにしました。

社外イニシアティブへの参画

当社は、一般社団法人日本自動車工業会の各社人事担当者による“政策提言チーム”の一員として、「新しい働き方」への法改正・政策提言を行う活動に参加しており、労働基準法に定める「年5日有休取得義務」に対する提言・要望を取りまとめることを目指しています。

TOPICS

「PRIDE指標」ゴールドを受賞

任意団体「work with Pride」が設けている日本の職場におけるLGBTなどのセクシャルマイノリティへの取り組み指標である「PRIDE指標」で、当社は2018年から3年連続で最高ランクのゴールドを受賞しました。今後も誰もが働きやすい職場づくりを推進していきます。



人材育成の強化



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● リモート下での業務・人材マネジメントの低下による生産性の低下、組織の弱体化 ● 社会や環境の変化への適応遅れによる競争力の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生産性の向上、組織の強靱化 ● 専門性の高い人材の増加による競争力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 管理職のマネジメント力向上に向けた施策実施 ● 環境変化に柔軟に対応できるスキルの向上

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● リモートワークによるコミュニケーション不足・孤立化 ● 自動車業界における環境の急速な変化 (CASE, MaaS) 	<ul style="list-style-type: none"> ● マネジメント力の高い人材の確保 ● 環境や世代に合った教育の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ● 管理職のマネジメント・人材育成力の向上 ● 環境や世代に合わせた教育方法の改善

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

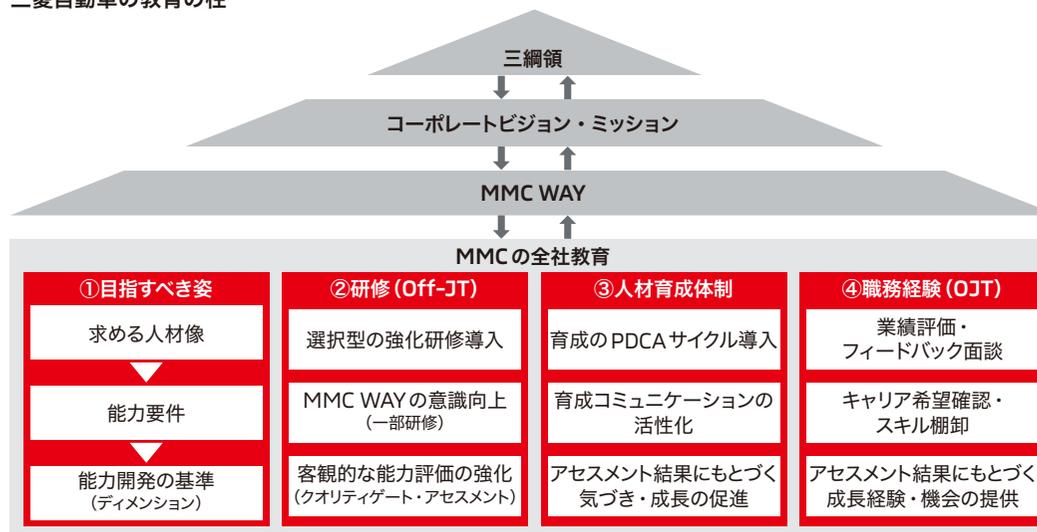
主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
Web研修の活用・定着	事技系研修を100% Web受講可能な状態で実施	教育プログラム	新型コロナウイルス感染症の影響で集合研修の開催が困難となったことを背景に事技系研修の100%オンライン化達成	○

基本的な考え方

三菱自動車の教育体系は、三菱グループ共通の根本理念である「三綱領」と当社の「ビジョン・ミッション」、日々の業務の方向付けとなる「MMC WAY」の3つを教育の柱とし、これらを実現するために必要な能力やスキルを明確にしています。また、職務区分ごとに求める人材像を設定し、両者をもとに個々の研修カリキュラムを作成しています。

さらに、社員は毎年職場の上司と面談を行い、将来のありたい姿についても話し合います。自分の将来像を上司と共有することで、より理解が深まる人材育成を目指しています。

三菱自動車の教育の柱





マネジメント体制

教育の柱をもとに、新入社員から部長クラスまで、体系的な人材育成が図られるよう、人事部門の教育担当部署が教育体系を整備しています。

社員の職務区分に応じた研修カリキュラムにとどまらず、eラーニングを活用した全社員向け研修や、希望者が自主的にプログラムを選択して受講する選択型研修など、様々な社員研修プログラムを企画・実施しています。

三菱自動車の教育体系

職務区分 (求める人材像)	階層別教育				全階層横断	グローバル	
	昇進者研修	強化研修	昇進候補者研修	制度研修		マインド/ スキル	英語
部長クラス (M1) (変革のリーダー)	M1昇進者研修	選択型強化研修 (eラーニング)		フィードバック面談研修 M C W A Y ・ フォロワー研修 コミットメント&ターゲット		選抜型研修 (G C D P (※3) 制度など)	
課長クラス (M2) (マネジメントのプロ)	M2昇進者研修	組織変革リーダーシップ研修 選択型強化研修 (eラーニング)	M1昇進候補者研修 (アセスメント)			海外派遣前研修	
指導専門職 (実務のリーダー)	指導専門職昇進者研修	M2昇進候補者研修 (事前研修)	M2昇進候補者研修 (アセスメント)		キャリア採用者向け研修 エンジニア研修		TOEIC 3000以上700未満 TOEIC 施策
主担当職 (業務推進のキープレイヤー)	主担当職昇進者研修	指導専門職昇進候補者研修 (事前研修) グッドコミュニケーター養成研修			メンター向け研修		
担当職 (担当業務のプロ)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 入社2年目研修				グローバルマインドセット研修 (※2)	
業務職 (効率的な業務遂行)	新入社員研修	入社3年目研修 (※1) 入社2年目研修				グローバルマインドセット研修 (※2)	

※1：キャリア採用者は、入社3年目研修に相当するビジネス基礎力フォロー研修の受講対象

※2：入社3年目研修、新入社員研修のプログラム内でそれぞれ実施

※3：Global Career Development Program (グローバル人材育成) の略称



研修および教育

Web研修の活用・定着

環境の変化に対応し、組織力を上げていくため、三菱自動車では新入社員から部長クラスまで体系的な人材育成が図れるよう、教育体系を整備しています。

2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大により、研修会場に集合した対面での教育機会の創出が困難となりました。多くの従業員がリモートワークへと就業環境が変わる中、オンラインでも研修受講できるよう環境整備し、リモートワーク下でも学びの機会を持てるようにしました。今後も環境変化に柔軟かつ自律的に対応できる人材育成を目指して、教育体制の強化を図ります。

将来の予測が難しい状況下で、一人ひとりの力量が試されています。社員の環境の変化に対応する力と、個人の成長を支援する仕組み作りを、今後も継続して検討・実施していきます。

▶ DATA (P121) : 2020年度の研修実績

グローバル人材育成

海外での生産・販売台数の増加にともない、世界的な視点で考え、活躍できる人材を育成する取り組みに力を入れています。

海外との連携に欠かせない英語力について、計画的に向上を図る研修を用意しており、初・中級者には基礎力向上のための研修を設けています。さらに英語圏以外の国への駐在予定者には、第二外国語クラスとして、現地語の研修も用意しています。

また、語学研修のほかにも、英語圏以外の新興国を対象に、若手社員を3年間派遣（語学研修1年＋現地関連会社での実務経験2年）するプログラムを実施しています。さらに、海外子会社でのトレーニングプログラムも計画しています。

生涯教育の支援

当社では、改正高年齢者雇用安定法施行に合わせて60歳以上の定年退職者の再雇用を推進し、熟練者の技術や知識・経験の着実な伝承を図っています。

また労働組合との共同事業の一つとして、50歳以上の社員を対象に、定年後の生活設計のアドバイスなどを行う「グッドライフセミナー」を定期的に開催するなど、生涯キャリア開発の支援にも取り組んでいます。

2020年度の「グッドライフセミナー」

開催数	全社で計2回
受講者総数	58人

キャリア形成と評価

社員制度

キャリア形成にあたっては、社員一人ひとりが業績や能力、ライフプランから主体的に目標を持ち、能力向上につなげられる仕組みを整えてきました。

キャリア開発の具体的な進め方は、社員が自己のキャリアを棚卸しし、将来進みたい方向と中・長期的なキャリアデザインを記載するキャリア開発プログラムにもとづき、毎年上司と面談を行います。これを通じて、自身の課題を客観的に把握し、納得感と高いモチベーションを持って自らのキャリア形成を進めることを目指しています。

課長クラス・部長クラスの管理職、また一般社員の人事制度には、「コミットメント&ターゲットによる目標設定・評価」および「MMC WAYの体現度合いによる評価」を導入しています。

課長クラス・部長クラスにおいては、組織活性化を実現するためのマネジメント強化のツールと位置づけ、①組織目標の共有と達成責任の醸成、②目標達成に対するインセンティブの強化、③社員に求められる思考・行動様式の徹底、④実力に応じた登用を図っています。

一般社員においては、①組織としての目標の共有とその達成への意識喚起、②評価・処遇への透明感・納得感の醸成、③共通の価値観の浸透を図るものとしています。



評価基準：MMC WAY

三菱自動車の社員として実践しなければならない、必要最低限の「心構え」や「行動」を具体的かつシンプルな6つのキーワードにまとめて社員へ周知しています。

MMC WAY

Mindset 心構え

◇Cross-functional

組織を越えて協力する

◇Transparent

状況を明らかにして分かり易く説明する

◇Look outward

外に出て外に学ぶ

Actions 行動

◇Commit

必達目標を定量的に約束する

◇Challenge

価値創造のために自ら困難な仕事を引き受ける

◇Perform

スピード感をもって具体的な成果を上げる

公正な給与体系

当社は役割・貢献度や役職者が担う役割・責任の重さに対して適正に報いることができる報酬制度を導入し、さらなるキャリアとモチベーションの向上が図られるよう配慮しています。昇給は、毎年の個人業績にもとづく昇給、およびキャリア向上に応じた昇給を併用しています。

また、給与水準については法令を遵守したうえで、業界水準を考慮し職務区分に応じて決定しており、人種や国籍、性別などを理由に給与格差が生じることはありません。

▶DATA(P121)：給与水準

労働安全衛生の推進



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 労働災害の発生、生活習慣病・メンタル疾患患者数の増加など、従業員の心身の健康阻害による企業イメージの低下、事業継続の阻害 ● 感染症などによる従業員および事業活動への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全で安心な職場作り、心身の健康促進による事業の安定性確保 ● 感染症防止などの対策による従業員の健康と仕事の両立 	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員が安全かつ心身ともに健康的に働ける職場環境の整備
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● メンタル疾患、生活習慣病罹患者の増加 ● 世界規模での感染症の脅威 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境、年齢、生活などの変化に応じた従業員へのサポート ● 感染防止対策の徹底 ● 事業継続の要請 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境の変化によるメンタル疾患を防止し、従業員の心身の健康を維持する ● 全社の安全衛生マネジメントシステムならびに安全関連法令管理の推進

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
安全な職場づくり	安全な職場づくり施策の継続	全災害度数(※)	0.30	△

※：延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数



基本的な考え方

三菱自動車は、従業員の安全と健康の確保は企業活動の基盤と考え、「全社安全衛生管理方針」を定めて、構内協力事業場も含め、継続して対策に取り組んでいます。

基本方針

1. 「安全は全てに優先する」との認識の下、全社一体となって、職場における危険・有害要因を排除するためにPDCA各々のプロセスを重視した活動を推進し、各々の活動において確認・フォロー・改善を連続的かつ継続的に実施する。
2. トップ以下管理監督者は、安全衛生の確保は経営の基盤であることを認識し、自らの職責として安全衛生管理の施策を徹底するとともに、「不安全行動は絶対にしない、させない、見逃さない」という厳しい姿勢と思いやりの中で規律ある職場風土の確立に努める。また、配下社員との常日頃からの本音の対話を通じて何でも言いあえる、風通しの良い、職場風土づくりに取り組み、安全衛生意識の高揚に努める。
3. 社員一人ひとりには、「自分の身は自分で守る」ために安全の基本ルール・行動を遵守し、「決めたこと・決められたことは必ず守る」との強い意志と三菱自動車で働く仲間全員一丸となって安全衛生活動に取り組むことにより「健康で災害のない職場づくり」に努める。
4. 全社一体となって、「クリーンで快適な職場環境づくり」を推進し、疾病の予防と社員一人ひとりの健康・体力づくりを推進する。
5. 安全衛生マネジメントは、三菱自動車安全衛生マネジメントシステムに則り推進する。

マネジメント体制

担当役員、各事業所のトップおよび労働組合代表で構成する「中央生産委員会」(年1回開催)において、労働安全、交通安全、自然災害への備え、健康管理などの課題の活動状況を評価のうえ、翌年の安全衛生に関する数値目標を設定し、重点施策を決めて目標達成に取り組んでいます。

また、労働災害などが発生の都度、執行役社長をはじめ幹部へ状況を報告し、指示事項について対応しています。

安全な職場づくりの取り組み

すべての従業員が安心して仕事に専念できるよう、安心で安全な職場の実現に向け活動を進めています。特に、労働災害の約8割を占める生産現場では、災害を未然に防止するため、従業員全員の活動として不安全な状態・行動の洗い出しを行い、改善につなげています。また、事業所幹部や職場の管理監督者による職場相互の安全点検を行い、日頃気づかない危険要因の洗い出しや、従業員一人ひとりからの改善要望を取り入れるなどして、安心して働ける職場づくりに取り組んでいます。さらに、危険に対する感度を上げるため、各事業所では「安全道場」を設置し、全従業員を対象に挟まれ、巻き込まれ、切創、転倒などの状況を肌で感じ取る体感訓練を行っています。2020年度は1,550人が訓練に参加しました。

また、転倒防止にあたっては、高齢者を対象に転倒防止靴を一部導入、構内段差箇所を改善、講演会開催や資



料配布などの啓発活動を実施しています。

2020年度の1日以上休業をともなう労働災害発生件数は0件であったものの、災害度数率は0.30であり、自動車産業平均度数率の0.46を下回っているものの、目標値0.26を達成することはできませんでした。災害の原因は依然不安全状態が大半を占めており、2021年度については、なぜ災害ポテンシャルが洗い出しできなかったかを分析し対策につなげることなど、改めて、不安全状態撲滅に向けた災害ポテンシャルの洗い出し、危険予知能力の向上、設備の本質安全化について、全社で足並みをそろえて、取り組んでいます。

安全関連法令の遵守評価において、当社ではチェックリストを用いて各職場の自主点検と他職場による相互確認を行い、また、2020年度からは今まで実施していないテクニカルセンターやパーツセンターの確認も実施し、法令遵守の徹底を図っています。また、海外工場では、ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)の遵守評価を実施しており、今後、他の拠点にも展開していきます。

▶ DATA(P121)：災害度数率(災害発生頻度)

心身の健康づくりへの取り組み

従業員の心身の健康維持・増進を目的とし、生活習慣病の改善指導とメンタルヘルス対策を重点施策として取り組んでいます。

病欠の半数以上をメンタル疾患が占めることから、メンタルヘルス対策を全社の重要課題と定め、「心の健康プログラム」として社外EAP(※)を導入し、個人の悩み相談やメンタルヘルス教育、職場改善のための支援プログラムに取り組んでいます。

メンタル疾患による新規の病欠者数は、2020年度は前年度比27%減となりましたが、依然悩みの原因の約8割が仕事であることから、引き続き個人に対するケアとともに職場でのラインケアや職場環境改善を目的に、疾患予防に重点を置いています。

年1回実施しているストレスチェックでは、評価結果から高いストレスが推定される従業員に対して、産業医やカウンセラーが面談を行っています。産業医面談については、その目的や秘匿が守られることを説明し、積極的に受けるよう呼びかけ、メンタルヘルス不調の早期発見・早期対応につなげています。また、職場ごとにストレス度を評価し、職場のコミュニケーション向上を目的とした研修や、職場環境改善プログラムを継続実施しています。

また、個人の相談については、社外カウンセラーによる面談のほか、弁護士などの専門家にも相談できる窓口を設置し悩みを相談しやすい環境づくりに努めています。

※：Employee Assistance Programの略称。組織的なメンタルヘルス対策や個別の心身の健康相談ならびにコンプライアンスなど、個人や職場の健康増進を向上させる従業員支援プログラム

新型コロナウイルス感染症への対応

三菱自動車は、新型コロナウイルス感染症拡大により様々な影響を受ける中、事業の継続と従業員の健康が最優先課題と認識し、組織横断的な体制のもと、対策を講じ取り組んでいます。

当社はタイムリーな情報共有とスピーディーな意思決定のため、執行役社長をはじめ、役員・本部長、国内外主要拠点リーダーなどで構成する「新型コロナウイルス対策会合」を2020年2月に設置しました。本会合では、各部門から最新情報を集約し、感染拡大による生産・サプライヤーを含む調達・販売への影響、関係会社の状況、従業員の健康を守る対応策などについて組織横断的な報告・協議を行いました。政府の動向をはじめ国内外の状況をキャッチアップしながら速やかに対策を講じています。

具体的な取り組み

- ・共用部分の日常消毒
- ・生産ラインへの遮蔽カーテンの設置
- ・社員・来客の検温実施
- ・フェイスガードの作成
- ・食堂への遮蔽板の設置 など



食堂の遮蔽板(水島製作所)



喫食エリアでの着座履歴を把握しやすくするため、机にナンバーを貼り付け(岡崎製作所)



感染防止・感染拡大防止

従業員の健康を守るために、感染防止・感染拡大防止について全従業員に周知しました。

- 感染防止・感染拡大防止についての注意喚起や、体調不良および感染者・濃厚接触者が発生した場合の対応要領
- 現場や事務所におけるソーシャルディスタンス、検温、食堂の対応など出勤時の全事業所統一ルール
- 従業員の海外出張および海外からの出張に関して、厚生労働省の入国時検疫強化内容、全世界の感染症危険レベルなどの注意事項

感染拡大防止に向けた在宅勤務の実施

2020年2月下旬に在宅勤務などの実施に関する基本方針を全従業員に通知しました。

- 在宅勤務の上限時間を従来の80時間/月から160時間/月まで引き上げるなど規則を緩和
- 公共交通機関利用者で感染リスクが高いと懸念される従業員や持病などで感染時に重症化の恐れのある従業員に対して在宅勤務を推奨

また、本社（東京都）をはじめ各都道府県の状況に合わせて、各地区において勤務従業員の在宅勤務率は一定の水準を保つよう管理しています。

さらに、効率的な在宅勤務に向けたIT環境整備にも迅速に取り組みました。

労使関係

三菱自動車は、世界人権宣言やOECD多国籍企業行動指針および国連グローバル・コンパクトの基本原則を支持し、従業員に対して労働基本権を保障しています。また、労使協約において、組合が労働三権（団結権、団体交渉権、団体行動権）を保有することを認めると定めています。

2021年4月現在、当社労働組合には12,718人が加入しており、これは役員・管理職を除く従業員の99%にあたります。

労使の対話状況

労使協議の場として、労使協議会や団体交渉を定期的に行い、労働条件や労働環境などの課題について情報共有を図り、労使一体となって課題解決にあたっています。

2020年度は本社・労働組合本部間で計57回の協議を実施しました。そのほか、各地区においても事業所・労働組合支部間で多数の協議を実施しています。

また、大きな労働条件の改定などの重要なテーマについては「労使専門委員会」を組織し、十分な検討・協議を経て決定しています。

海外拠点においても各国の労働法制に則り、労働組合と良好な労使関係の構築に努めています。

人権の尊重



基本的な考え方・人権方針

人権の尊重は三菱自動車の事業活動の基本であるという考えのもと、当社は2019年5月に国連が提唱する「人権・労働・環境・腐敗防止」4分野・10原則についての「国連グローバル・コンパクト」への支持を表明しました。(※)その参加企業として、「国際人権章典」、「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」、「ビジネスと人権に関する指導原則」といった国際的な規範や基準を支持、尊重しています。「国連グローバル・コンパクト」の10原則にもとづき、これからも社会の持続可能な成長の実現に向け活動を続けていきます。

グローバルに事業を行う当社にとって、人権尊重や腐敗防止の取り組みは非常に重要と考えています。

この考えのもと、人権尊重や腐敗防止の取り組みをより明確にするため、2019年5月、三菱自動車グローバル行動規範を一部改定しました。グローバル行動規範の「人権と多様性の尊重、機会平等」では、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、役員・社員、地域社会の多様性を尊重し、差別や報復、いやがらせは、どのような形・程度にせよ容認しないことを定めています。

また、2019年6月に経営会議での承認を経て制定した当社の「人権方針」では人権に関する国際的な規範や基準を支持・尊重すること、私たちが遵守すべきこと、人権リスク評価や役員・従業員教育の実施など、具体的な取り組みについて定めています。本方針は英語に翻訳されており、国内外の全従業員がウェブサイトにて閲覧可能です。

※：「国連グローバル・コンパクト」への支持の詳細は、P9をご参照ください。

PDF 人権方針

マネジメント体制

当社における人権尊重の活動は、サステナビリティ部門、人事部門、購買部門などが中心となり取り組んでいます。また、年に3回開催されるサステナビリティ委員会の中でサステナビリティ担当執行役員が人権尊重の活動推進責任者として、人権に関するリスク評価の取り組み状況や諸課題への対応策について報告を行っています。報告された内容については、サステナビリティ委員会メンバーが担当部門へ共有を行い、社内全体の人権尊重に関する取り組みを推進しています。

当社は、人権デュー・デリジェンスの仕組みを通じて事業活動が人権に与える負の影響を特定し、その防止、または軽減を図るよう取り組んでいます。また2021年度は、国内生産拠点などへの人権監査を計画しています。

社内の啓発推進体制としては、人事部門担当の役員が主導し、人権啓発教育を推進しています。各地区の教育担当者が、共通の資料にもとづき各種研修の中で講師を担当し、人権意識の向上に努めています。また、従来から加盟している東京人権啓発企業連絡会、三菱人権啓発連絡会の各種行事およびその他外部団体主催の大会・研究集会など、2020年度はコロナ禍につき、中止も相次ぎましたが、リモートにて開催される会合に参加し情報収集や知見の向上に取り組みました（2020年度 延べ約41日間）。また、そこで得た知見を社内研修などに活用しました。



人権方針の遵守

差別の禁止

三菱自動車は、人種、皮膚の色、国籍、民族、門地、性別、性的指向、性自認、年齢、障がいの有無、言語、宗教などにもとづく不当な差別やハラスメントを容認せず、多様性を尊重するとともに機会の均等に努めることを役員・従業員に求めています。

また、多様性の重要性について研修の中でも取り上げ、様々な価値観の違いを容認して協働することを促しています。

不当な労働慣行の排除

当社は、人身取引を含む奴隷労働や児童労働、強制労働といった不当な労働慣行を容認せず、それらの排除に努めています。

具体策としては、雇用契約締結時における法定要件を満たすための年齢確認を実施しています。また、給与明細には法定控除を明記し不当な控除を行わず、定期的に全額を支払っています。加えて従業員に対してはパスポートなどの身分証明書の留置や移動の禁止を行いません。

結社の自由と労使の対話

当社は、従業員が結社する権利を尊重し、従業員との誠実な対話を行うことで、様々な課題の解決に努めています。労働組合との間で締結している労働協約においても、団体交渉を含む正当な組合活動の自由を認め、この活動を理由に労働条件その他について不利益な取り扱いをしないことを明記しています。

ディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保

当社は、ディーセント・ワークの確保のため、各国の法令を遵守することに加え、国際的規範（「国際人権章典」や「労働における基本原則および権利に関するILO宣言」など）に準拠した人権尊重の実践に取り組んでいます。具体的には、生活賃金を評価したうえでその水準を満たす給与の支払いを行っています。また、生産工程においては性別や年齢を配慮した作業内容の工夫なども進めています。

▶ DATA (P121)：給与水準

地域社会との共生

当社は、従業員一人ひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで地域社会との共生を図っています。

業務・投資における人権配慮

当社は、従業員や地域の皆様との相互理解にもとづく良好な関係は持続可能な当社事業に不可欠であると考え、事業所や関連施設を開設する際は、国や地域の慣習、宗教を含む文化的価値観などに配慮しています。

社内教育・研修

当社では、すべての従業員が人権を尊重するために、階層別研修や新入社員研修をはじめとする様々な研修の中に、人権尊重への理解を深めるためのプログラムを組み込んでいます。2020年度は新入社員、中堅社員、新任管理職（部長クラス・課長クラス）、約980人を対象に延べ940時間の人権研修を以下の内容で実施しました。

新任部長クラス	職場の責任者として知っておくべき知識の提供など
新任課長クラス	人権に関する最近のトピック、ハラスメント防止と管理職の役割 など
中堅社員	人権に関する最近のトピック、業務と人権の関係など
新入社員	企業が人権について取り組む意味、人権全般に関する基礎知識 など

研修以外にも人権への関心を高めることを目的として、12月10日の「世界人権デー」に合わせた執行役社長メッセージのほか、社内全部門に対して人権に関するトピックなどを定期的に配信しています。



また、従業員のLGBTへの理解促進として、2018年度より各拠点でセミナーを実施するとともに、LGBTの基礎知識を習得するためのeラーニング講座を社内に展開しています。

研修の種別	受講者数	受講率
新入社員研修	466人	100%
中堅社員研修(昇進者)	377人	100%
新任管理職研修	141人	100%
LGBT理解促進セミナー	478人	—(※1)
LGBT eラーニング講座	7,629人	—(※1)

※1：任意受講につき、受講率の表示なし

サプライヤーへの要請

三菱自動車は、自社における人権配慮の取り組みだけでなく、「サプライヤー CSRガイドライン」に差別撤廃や児童労働・強制労働の禁止など人権尊重の項目を定め、取引先においても人権に配慮した取り組みを要請しています。このガイドラインにもとづき、「サプライヤー合意確認書」を受領することにより、取引先の人権配慮への合意を確認しています。

販売会社への要請

販売会社では、従業員の安全や健康に配慮した職場環境の整備に取り組み、人権侵害の行為を禁止しています。

救済へのアクセス

当社は、社内で人権にかかわる問題が発生した場合に迅速に対応するため、社内外に相談窓口(ヘルプライン)(※2)を設け、従業員から通報や相談を受け付ける体制を整えています。

また、取引先に対しては「お取引先様相談窓口」(※3)を設け、お客様に対しては「お客様相談センター」(※4)を窓口として、人権にかかわる通報や相談を受け付けています。

いずれの相談窓口においても、秘密保持と利用者の匿名性を担保しており、通報や相談を行った者が不利益を受けることはありません。

※2：社内および社外相談窓口(ヘルプライン)の設置についてはP103をご参照ください。

※3：「お取引先様相談窓口」の設置については、P86をご参照ください。

※4：「お客様相談センター」の取り組みについては、P61をご参照ください。

持続可能なサプライチェーンの実現



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 人権侵害に起因した材料・部品調達による、社会的信用の低下 ● 人権侵害、環境破壊の発生・加担 	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーン上での責任ある行動による社会的信用の保持 	<ul style="list-style-type: none"> ● CSR調達 (Ethicalな側面への配慮)

	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際社会における人権意識の高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取引先とのコラボレーション&コミュニケーション

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
サプライチェーンCSRの強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 「サプライヤー CSRガイドライン」を当社海外生産拠点へ展開 ● 取引先のCSR第三者評価実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「サプライヤー CSRガイドライン」の趣旨浸透 ● 取引先におけるCSR第三者評価の推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「サプライヤー CSRガイドライン」をタイ、インドネシア、フィリピンの生産拠点よりそれぞれの取引先へ展開済 ● 取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施。評価開始済 	○

基本的な考え方

三菱自動車とルノー・日産は2018年4月に購買機能を統合し、共同購買会社である「APO (Alliance Purchasing Organization)」を設立しました。3社は共通の3本柱「信頼 (Trust)」「相手への敬意 (Respect)」「透明性 (Transparency)」を基本原則として業務にあたっており、サプライチェーンにおけるCSR活動においても、アライアンス各社間にて情報交換を行いながら、活動を進めています。

当社および主要海外生産拠点では、材料・部品調達先、さらにサービスや広告、物流などの取引先として約800社の企業と直接取引があり、それらのティア2以降の取引先も含めて当社の企業活動による影響の大きさを認識しています。原材料の調達から、部品/製品の製造、納入に至るすべての過程において、環境、人権などに配慮した責任ある行動が必要となっています。

そこで当社は、サプライチェーン全体での持続的な成長を図るために、業界トップクラスの品質の実現、コスト競争力の強化、現地調達の推進などに加え、「サプライヤー CSRガ

イドライン」を発行、すべての取引先と共有しており、取引先各社と一体となってCSRに取り組んでいます。

また、CSRの一環として環境への対策についても、「グリーン調達ガイドライン」を発行し、この遵守についても取引先に求めています。この両ガイドラインは、取引先が常にアクセス可能なサプライヤーポータルサイトに掲載して展開するとともに、取引先説明会などの際は当社役員より取引先へ呼びかけを行っています。



マネジメント体制

三菱自動車は「サプライヤー CSRガイドライン」および「グリーン調達ガイドライン」の遵守を取引先に求めています。この確実な履行のために、取引先にCSRガイドライン合意確認書およびグリーン調達ガイドライン適合宣言書の提出を求めています。新規取引先についてはこれらの書類の提出を取引開始の条件とし、その後も合意状況を継続的に確認することで、実効性の担保を図っています。

また、「サプライヤー CSRガイドライン」に記載している「お取引先のCSR第三者評価」については、取引先への方針説明会の中でテーマとして取り上げると共に、担当者による、取引先からの個別相談対応などの活動をしています。

サプライヤー CSRガイドラインの展開

取引先と連携した取り組みを目指し、2010年に「サプライヤー CSRガイドライン」を策定しています。本ガイドラインを通して、国内すべての取引先と品質はもとより、労働や環境マネジメント、コンプライアンスなどの各分野に関して、同一の視点で連携して活動を推進しています。

2019年2月には本ガイドラインを改定し、第三者評価機関による取引先のCSR取り組みの評価実施と、コンプライアンス違反事象が発生した際の処置を明確にしました。また、取引先からは、本ガイドラインの遵守に対する合意確認書を提出いただいています。2020年度は、当社の主要海外拠点である、ミツビシ・モーターズ・タイランド (MMTh)、ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI)、ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC) でも同様の取り組みを展開し、海外生産拠点の取引先からも確実に合意確認書を提出いただいています。

[PDF](#) 「サプライヤー CSRガイドライン」

グリーン調達ガイドラインの展開

「グリーン調達ガイドライン」では、取引先に対して、環境マネジメントシステムの外部認証取得・更新、環境負荷物質の管理、3R (リデュース、リユース、リサイクル) の推進、ライフサイクル環境負荷把握のためのLCAデータ提出、取引先の事業活動における環境負荷低減の取り組み、物流に関わる環境負荷の低減を求めています。

この「グリーン調達ガイドライン」についても日本はもとより、主要海外拠点でも各国の実状、各拠点の業務内容に合わせてガイドラインを作成し、それぞれの取引先に展開しています。

また、昨年10月の環境計画パッケージの策定にともない、「グリーン調達ガイドライン」の見直しを検討しています。

[PDF](#) 「グリーン調達ガイドライン」

IMDSを通じた材料・環境負荷物質データの収集

当社は、IMDS (International Material Data System) を活用し、「グリーン調達ガイドライン」にもとづく材料・部品の環境負荷物質データなどの開示を取引先に求めています。また、取引先には環境負荷物質の管理体制を構築いただいています。

これらにより、新型車および継続生産車に使われている環境負荷物質について、使用規制への適合性を確認するとともに、使用量の低減を確認しています。



紛争鉱物への方針

コンゴ民主共和国およびその周辺諸国から産出された紛争鉱物（錫、タンタル、タングステン、金）、コバルトが武装勢力の資金源となり、深刻な人権侵害が起きています。

三菱自動車はこれらの紛争鉱物などを調達することにより、人権侵害に加担することがないよう、「サプライヤーCSRガイドライン」に、紛争鉱物などを原材料として使用しない方針を明記して責任ある調達を推進しています。

お取引先様相談窓口の設置

当社では、経済産業省策定の「自動車産業適正取引ガイドライン」に則した適正取引を推進する取り組みとして、当社調達部門の取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」を設置しています。

この窓口を通じ、取引先より「ご意見」「ご指摘」を受け、当社の調達活動における法令違反や不正・不当行為など、コンプライアンスの問題や懸念を早期に発見、迅速な改善につなげることで、より一層の適正取引の確保に努めています。

サプライチェーンマネジメントの推進

第三者評価によるサプライチェーンでのCSR活動の向上

取引先とCSR活動を相互に確認し推進を図るため、「サプライヤーCSRガイドライン」の合意確認書の提出を要請するとともに、取引先のCSR活動の評価についても、アライアンス共同購買会社として、ルノー・日産と同様に第三者評価の活用を開始しています。2020年度は、多くの取引先とコミュニケーションを図り、第三者評価を受審いただきました。これで2019年度と合わせて購入金額ベースで約4割の取引先に評価受審いただいたことになり、2021年度も拡大していきます。

評価受審された取引先へは評価結果をもとに、改善対応の推進と共に、定期的な評価受審を依頼しています。また、評価スコアが低かった取引先に対しては改善計画の立案／実施と次年度の評価再受審を依頼しています。

取引先の品質向上に向けた協力活動

当社では取引先に対する品質監査や品質セルフチェック指導を定期的実施し、サプライチェーン全体の品質向上に取り組んでいます。

2020年度は取引先90社104工場に対して工程監査を実施しました。コロナ禍で一部の取引先は書類による監査となりましたが、監査後概ね3カ月以内の改善を実施いただいています。また、取引先432工場に品質セルフチェックを実施いただきました。これらの活動を通じて、取引先とのコミュニケーション向上ならびに品質向上に積極的に取り組んでいます。

また、各取引先の品質実績を数値化したサプライヤースコアカードを定期的に発行し、取引先の自主的な改善を促進すると共に、共同で現場改善などに取り組んでいます。特に低スコアの取引先には、当社担当者が現場に出向き、過去発生した不具合の共同分析や改善の提案など取引先と共に活動を実施しています。さらに、新型車を安心して提供するために、部品納入時の不具合を発生させないよう、未然防止活動についても共同で取り組んでいます。

社内周知徹底の取り組み

「サプライヤーCSRガイドライン」の運用にあたっては、当社内での周知徹底にも注力しています。教育の一環として、当社バイヤーに対し、新入社員、キャリア採用者の入社時研修、または異動者教育において周知しています。



取引先とのコミュニケーション

適正なサプライチェーンマネジメントにおいて、取引先への適切な情報提供や双方向のコミュニケーションは欠かせません。三菱自動車では例年各年度末に、次年度に向けた調達方針の説明会を開催しています。また、国内では取引先約200社の自主組織である「三菱自動車協力会」が毎年実施している講演会や各種研究活動に協力しています。2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮し、オンライン開催となりましたが、良好なコミュニケーション維持に努めています。



オンラインで説明する加藤執行役社長

現地調達の推進

海外拠点においてはコスト最適化を目的とし、現地調達効果があり技術的に成立するものは、できる限り現地取引先から調達することを基本方針としています。

また、すでに現地調達を行っている部品においても、構成子部品などの現地調達を進め、さらなるコスト最適化を推進しています。

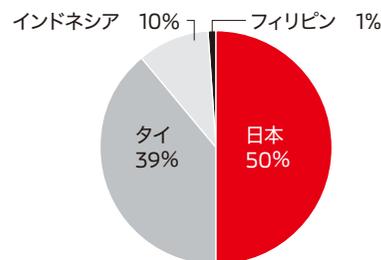
新規取引先については、事前に体制監査を実施し、開発能力、生産能力、品質管理能力などを評価し、必要に応じて改善指導も実施しています。また、現地取引先への支援として、日本の取引先と現地取引先との合弁や技術提携などの橋渡しも行い、現地の雇用創出、技術力向上など地域への貢献にも取り組んでいます。

サプライチェーンにおける事業継続計画 (BCP) の取り組み

大規模災害、感染症の大流行などが発生した場合に、取引先からの部品供給が途絶え、事業が中断されるリスクを軽減するため、サプライチェーンにおける事業継続計画の策定に取り組み、取引先・部品ごとに代替生産などの対策を講じています。また、取引先に「被災状況確認システム」に登録していただき、災害発生時には工場などの被災状況を即時報告していただいています。

さらに、オリジナルの「サプライヤーマップ」を作成し、ティア2以降の取引先についても被災状況・リスクが把握できる体制を整えています。

主要生産拠点別部品購入額比率 (2020年度)



社会貢献活動の推進



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●異常気象などによる大規模災害の増加 ●経済発展の格差、不平等 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時協力協定のさらなる拡大と災害時の速やかな支援体制の整備によるくらしの安心・安全の支援 ●地域のニーズに即した活動の継続による地域社会発展への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害発生時に電動車を速やかに提供し得る体制整備 ●従業員一人ひとりの技術・ノウハウおよび製品を活用し、地域社会の発展に継続的に取り組む
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●極端な気象現象による熱波や干ばつ、大雨による洪水などの災害が世界各地で相次ぎ発生 	<ul style="list-style-type: none"> ●緊急時災害支援および復興支援の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時協力協定の締結推進 ●「STEP」の分野で従業員一人ひとりの技術・ノウハウおよび製品を活用した社会貢献活動に継続的に取り組む

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価
社会課題や地域ニーズに即した、継続的な活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●社会貢献活動方針の見直し ●ロゴマークを活用した情報発信の強化 	—	<ul style="list-style-type: none"> ●新・社会貢献活動方針の策定、対外発表 ●ロゴマークを活用したグローバルな情報発信の実施 	○

基本的な考え方・方針

2020年4月、三菱自動車のビジョン・ミッションにもとづき、新・社会貢献活動方針を策定しました。当社プラグインハイブリッド車(PHEV)の特長を活用した災害時協力協定締結など、方針に即した活動を推進しています。

また、より多くの方に本活動を知っていただくため、ロゴマークを活用したグローバルな情報発信をしていきます。

社会貢献活動方針

三菱自動車は、「STEP」『地域社会(Society)』『交通安全(Traffic safety)』『環境(Environment)』『人(People)』の分野で、多様化する社会の課題に応えるため、従業員ひとりひとりの持つ技術やノウハウ・製品を活用した継続的な社会貢献に取り組むことで、よりよい未来を描くことができる社会をめざします。

- 地域社会 - Society**
 地域のニーズに即した活動を通じ、地域社会の発展に貢献します。
- 交通安全 - Traffic safety**
 交通社会の安心・安全の実現に貢献します。
- 環境 - Environment**
 大切な地球環境の保全に貢献します。
- 人 - People**
 人々に寄り添い、笑顔あふれる生活の実現に貢献します。



社会貢献活動ロゴマーク

STEPの分野の活動の輪が中心から広がる様子を表現しています。



2020年度の社会貢献支出額・内訳(※1) (単位:百万円)

地域社会	17
交通安全	6
環境	5
人	175
被災地・新型コロナウイルス感染症対策支援	57
支出額合計	259

※1: 寄付金のほか、現物給付・施設開放などを金額換算したものを含む

2020年度の社会貢献活動参加人数と活動時間(※2)

従業員参加人数	延べ9,426人
従業員活動時間	6,330時間

※2: 就業時間内の活動

地域社会 (Society)

DENDOコミュニティサポートプログラム

災害時協力協定や新型コロナワクチン巡回接種用車両の貸与など、自ら発電し、その電力を取り出して使うことができる「三菱のPHEV」を活用した自治体への支援活動を行っています。

「PHEVの走るチカラと電気のチカラ」で、皆様のくらしの安心・安全を支えます。

詳細は、P19特集ページをご参照ください。

障がい者の就労支援活動

障がい者福祉施設へ工場周辺緑地の草刈り作業を2012年から毎年(年4回)委託する他、就労に向けた技術取得を目指す障がい者が製造したパンなどを事業所内で定期的に販売しています。

また、障がい者が古紙やプラスチック製品の回収・破砕作業などを行う社会福祉法人へ、就労支援の一助として工場内で回収したペットボトルキャップをお届けしました。



工場周辺の草刈り作業



リサイクルのため破砕作業されるペットボトルキャップ

マsproダクツ型排水ポンプ実証試験へ参加

排水施設で使用するポンプの動力源として、量産エンジン(マsproダクツ)である『デリカD:5』用ディーゼルエンジンの活用を目指した国土交通省の実証試験に参加しています。

全国に設置される排水施設は、老朽化により、今後、設備の一斉更新が見込まれます。また、近年の水害被害を受けて、さらなる排水施設の新設・増設の要望が高まる中、設置するためのコスト削減が課題となっています。量産エンジンを活用することでコストを縮減しながら、効率的に排水施設の更新を行う手法や技術開発を検討し、皆様のくらしの安心・安全につながることを目指していきます。



実証試験共同実施の調印式

交通安全 (Traffic safety)

事業所地域における交通安全活動

事業所周辺道路において、社員による通勤・通学時間帯の交通安全立哨や、地域の交通安全協会および警察署連携のもと実施するパトロール隊へ参加しています。パトロール隊の活動では、交通安全の呼びかけの他、広報車による地域巡回や、事故が発生しやすい危険な場所の確認、交通安全施設の点検、道路への足形設置などを実施しています。

2020年度は各事業所合計で、20回、延べ283人が活動に参加しました。



横断歩道での交通安全の呼びかけ
(岡崎) 足形の設置(滋賀)

子ども向け交通安全啓発

ウェブサイト「みんな知ってる?交通安全クイズ」

小学生向けの自動車産業学習用ウェブサイト「なぜ?なぜ?クルマづくり調査団」内に、交通安全に関するページを設け、歩行中や自転車乗車中など、日常生活における交通ルールやマナーをクイズ形式で紹介しています。



「みんな知ってる?交通安全クイズ」

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/people/kids/anzen/>

環境 (Environment)

森林保全活動

首都圏の水源を守るとともに社員の環境意識を醸成することを目的に、公益財団法人オイスカと協働し、山梨県早川町において、森林保全やボランティア活動を通じた地域との交流に取り組んでいます。

2020年度は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、社員によるボランティア活動は中止しましたが、苗木が育つために必要な下草刈りの作業は実施しました。



植樹したエリアの下草刈り

プラグインハイブリッド車(PHEV)でイルミネーションを点灯

2020年12月、平安女学院大学で行われたイルミネーション点灯イベント「アグネスイルミネーション2020」に『アウトランダー PHEV』を提供しました。

イベントコンセプト「100%再エネ電力によるイルミネーション点灯」の実現のため、太陽光で発電した電力で充電した『アウトランダー PHEV』からイルミネーション全体に給電しました。



PHEVから給電したイルミネーション

人 (People)

小中高生への教育支援

次世代を担う子どもたちへの教育支援として、社員が小学校を訪問して授業をする体験授業プログラムや、中高生が将来について考え、視野を広げるためのキャリア教育学習を実施しています。

2020年度はコロナ禍により、リモートでの実施も開始し、39校、3,053人が受講しました。



リモートで生徒の作品を発表



インパクトドライバーを使用した「ねじ締め作業体験」

アジアにおける教育支援

現地の関係会社では、経済的な理由で学ぶことを諦めてしまわないよう、中・高生や大学生への奨学金寄付、孤児院などへの学習ツールの寄贈を行う他、自動車業界における質の高い人材育成を支援するため、教材車両の寄贈やインターンシップの受け入れなどを実施しています。

ベトナムで8大学に教材車両を寄贈

ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド(MMV)は、将来を担う若い世代の教育支援と共に、大学とビジネスをこれまで以上に結びつけ、学生の就職や経



験者を求める企業の採用活動への貢献を目的に2020年10月、ベトナムホーチミン市とビンズオン州にある8大学に、試作車の寄贈を開始することを発表しました。寄贈した試作車は、自動車技術や運転技術を学ぶ教材とする他、車両組立など実践的な演習にも役立てられます。



教材車両として寄贈した試作車

マレーシアで福祉活動を行うサッカークラブへ寄付

三菱・モーターズ・マレーシア (MMM) は2020年11月、低所得世帯の子どもたちが薬物や犯罪に巻き込まれないよう、活気に満ちた生活を送ることを目的に福祉活動を行うサッカークラブ「ファースト・インターナショナル・サッカー・アカデミー (FISA)」へ約35,000リンギ (約92万円) を寄付しました。



福祉活動を行うサッカークラブ (FISA)

「三菱自動車STEP募金」および「マッチングギフト」の実施

2009年4月に導入した「三菱自動車STEP募金」は、三菱自動車グループの社員が自らの意志で毎月、定額を募金し、継続的に社会貢献活動に参加する仕組みです。この募金は、三菱自動車の社会貢献活動方針にもとづき、開発途上国や東日本大震災被災地における活動などを支援しています。また、「三菱自動車STEP募金」が行った寄付に対し、会社が同額を寄付する「マッチングギフト」も実施しています。



支援先

- 国際NGOワールド・ビジョン・ジャパン
- 公益財団法人オイスカ
- 公益財団法人みちのく未来基金
- 事業所近隣の幼稚園、保育園、小学校など

「森の積み木」プロジェクト

子どもたちが木の温もりを感じ、創造性を働かせて遊べることを目的に、当社が森林保全活動を行う山梨県早川町を中心に同県のヒノキの間伐材で作った積み木を幼稚園、保育園などに寄贈しています。

また、社員自身が縁のある幼稚園などへ積み木を贈る「社員プレゼンター制度」を実施しています。

2020年度は60カ所、2010年から累計405カ所に寄贈しました。



ヒノキの間伐材で作った積み木



被災地支援

アジアにおける支援

2021年1月、インドネシアでは複数の地域で地震、洪水、豪雨による地滑りなどの自然災害が発生しました。

三菱自動車・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア (MMKSI) は、『アウトランダー PHEV』の給電機能を被災地の照明電源として活用する他、『トライトン』を住民の避難に使用するなど、現地の支援団体と協力し支援活動を行いました。



Courtesy of Palang Merah Indonesia

PHEVの給電機能を活用



Courtesy of Aksi Cepat Tanggap Indonesia

被災地に駆けつけた『トライトン』

日本における支援

三菱自動車では東日本大震災直後から被災地のニーズに耳を傾け、本業を生かした支援や日常の中で支援する仕組みをつくり、「忘れない・つながり続ける」をテーマに継続して支援を行っています。また、自然災害などの緊急事態に際しては、義援金の拠出、車両の無償貸与や社員によるボランティアなど、様々な支援を行っています。

2020年度は、災害時協力協定にもとづき、「令和3年豪雪」により大規模停電が発生した秋田市内の避難所へ『アウトランダー PHEV』および『エクリプス クロス (PHEVモデル)』を貸し出し、テレビや照明、ストーブなどの電気製品への給電に利用いただきました。今後も災害発生時の速やかな支援活動を継続していきます。



プラグインハイブリッド車 (PHEV) から避難所へ給電

新型コロナウイルス感染症対策支援

当社の各事業所にてフェイスシールドを生産し、自治体や医療機関などに寄贈する他、「知的財産に関する新型コロナウイルス感染症対策支援宣言」に参画し、世界保健機関 (WHO) が新型コロナウイルス感染症まん延の終結宣言を行うまでの間、終結を目的とした行為に対し、当社が保有する特許権・実用新案権・意匠権・著作権の権利行使を行わないことを宣言しています。

また、海外の関係会社では公共施設にポータブルハンドウォッシュステーションの設置、孤児院へコロナ禍のオンライン学習ツールとしてパソコンや周辺機器の寄贈、コロナ禍による貧困家庭への食料輸送協力などの支援を行いました。新型コロナウイルス感染症拡大防止に向けた支援を続けていきます。

新型コロナワクチン接種支援車両については、P19特集ページをご参照ください。



パソコンやインターネット環境一式を提供 (インドネシア)



ハンドウォッシュステーションを設置 (インドネシア)

◆新型コロナウイルス感染症対策への支援

<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/contribution/society/relief/covid-19/>



2020年度の主な支援 (自然災害および新型コロナウイルス感染症対策)

	支援内容		支援先
2021年2月	新型コロナウイルス感染症	オンライン学習用ノートパソコン10台を寄贈	非営利法人Pertubuhan Kebajikan Yesuwin Mahligai Selangor(PKYMS)
	インドネシア洪水	Aksi Cepat Tanggap (ACT) チームと協力し、『トライトン』1台を貸出	西スラウェシ州マジェネ地区
2021年1月	マレーシア北東モンスーン	支援金約23,000リンギ	Triton Tuners Club Malaysia
	令和3年豪雪	『アウトランダー PHEV』1台、『エクリプス クロス (PHEVモデル)』1台を貸出	秋田市
	インドネシアスラウェシ島地震	インドネシア赤十字社と協力し、『アウトランダー PHEV』1台を貸出	西スラウェシ州マムジュ地区、マジェネ地区
	インドネシア 豪雨による地滑り	United Volunteer Otomotif (UVO) Peduliと協力し、『トライトン』1台を貸出	西ジャワ島ブンチャック/グヌンマス地域
2020年12月	新型コロナウイルス感染症	・パソコン、プリンター、プロジェクター、インターネットデータプラン1年分などのオンライン学習ツール30セットを寄贈 ・マスク、衣類、本、おもちゃなどを寄贈	インドネシア ジャカルタ周辺地域の10の孤児院
		NPO 法人Comedor Santa Mariaによる食料配送支援として『L200』を貸出	メキシコ コアウイラ州、ヌエボレオン州、オアハカ州、ユカタン州、グアナファト州
2020年11月	メキシコハリケーン「エータ (ETA)」災害	・『L200』1台を貸出 ・食料品などの物資を支援	メキシコ タバスコ州
2020年9月	新型コロナウイルス感染症	ポータブルハンドウォッシュステーションを10カ所設置	インドネシア ジャカルタ首都特別州内の病院、公園など
		・マスク5000枚を寄贈 ・食料品 (米・食用油、缶詰食品など) 100セットを寄贈	インドネシア ジャカルタ首都特別州内の孤児院
		教職員向けにPPE (個人防護服) を配布	アメリカ テネシー州コミュニティリソースセンター
2020年7月	令和2年7月豪雨	義援金300万円	日本赤十字社
		『アウトランダー PHEV』5台、『eKスペース』5台を貸出	熊本県人吉市、球磨村
2020年6月	新型コロナウイルス感染症	『パジェロスポーツ』『トライトン』計8台を貸出	オーストラリア ニューサウスウェールズ州、ビクトリア州、クイーンズランド州、キャンベラ市
2020年5月	新型コロナウイルス感染症	『eKクロス スペース』1台を貸出	岡山県総社市
		知的財産に関する新型コロナウイルス感染症対策支援宣言に参画	—
		・『アウトランダー PHEV』1台を貸出 ・医療用N95マスクを寄贈	インドネシア赤十字社
		休憩用ベンチ50台、ウォータータンク200個、フェイスシールド400個を寄贈	フィリピン ラグーナ州サンタローザ市
2020年4月	新型コロナウイルス感染症	自社製フェイスシールドを寄贈	愛知県岡崎市、岐阜県坂祝町、京都府、岡山県、近隣医療機関など
		日東電工株式会社現地法人「Nitto Denko Philippines Corporation」と共同で、マスクの材料となる同社製フィルターろ材500メートルを寄贈	フィリピン貿易産業省
		『L300』4台を貸出	フィリピン運輸省、フィリピン ラグーナ州サンタローザ市
		義援金 30億ドン	ベトナム祖国戦線中央委員会
		『L300』5台を寄贈	インドネシア赤十字社
		『アウトランダー PHEV』1台を寄贈 人工呼吸器、防護服、マスクを寄贈	アメリカ テネシー州 コミュニティリソースセンター タイ医療機関

ガバナンス

ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	95
コーポレート・ガバナンス	95
基本的な考え方・方針、コーポレート・ガバナンス体制.....	95
監査委員会監査および内部監査の状況、買収防衛策の導入の有無.....	98
内部統制	99
基本的な考え方・方針、体制.....	99
リスク管理	100
基本的な考え方・方針、リスク管理体制の整備	
新型コロナウイルス感染症への対応.....	100
コンプライアンス	101
基本的な考え方・方針.....	101
マネジメント体制.....	102
社内および社外相談窓口の設置、教育・研修.....	103
腐敗防止、政治的関与（政治献金）.....	104
情報セキュリティ、個人情報保護、安全保障貿易管理、税務に対する考え方.....	105
役員一覧	106
役員報酬	107

ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底



マテリアリティの中長期ビジョン

	リスク	機会	対応の方向性
長期	<ul style="list-style-type: none"> ●企業の不正行為の社会問題化 ●サイバー攻撃などの情報漏洩事故の増大、深刻化 ●自然災害や感染症の発生による事業の中断 	<ul style="list-style-type: none"> ●強固なガバナンス体制の確立による健全性かつ透明性の確保、および社会からの信頼獲得 ●リスクマネジメント強化による事業の安全性・継続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保など、一層のガバナンス強化を図る ●リスクを適切に把握し、顕在化を未然に防ぐ。顕在化した場合はその影響を最小化する
	外部環境	ステークホルダーのニーズや期待	中期目標
中期	<ul style="list-style-type: none"> ●上場企業の社外取締役設置の義務化など、ガバナンス強化に向けた会社法改正（2019年） ●自然災害や感染症発生による事業の中断 ●サイバー攻撃などによる情報漏洩の多発 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業継続・信頼向上の期待 	<ul style="list-style-type: none"> ●内部統制システムの有効かつ効率的な運用による強固なガバナンス体制の維持 ●コンプライアンスの徹底による重大インシデントの発生防止

コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方・方針

三菱自動車は、企業理念（ビジョン・ミッション）にもとづき、株主やお客様をはじめ全てのステークホルダーのご期待に応えるべく、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に考え、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的強化・充実に取り組んでいます。

また、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な枠組みおよび考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

PDF 「コーポレートガバナンス・ガイドライン」

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化の一環として、監督と執行の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化および危機管理の徹底を図りつつ、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現していくために、2019年6月21日より、指名委員会等設置会社に移行しています。

(1) 取締役会および取締役

(i) 取締役会の構成

取締役会は、経営上の重要事項の決定と執行役の業務執行の監督を行っており、2021年6月23日現在において、取締役13名（女性取締役2名）で構成され、うち11名は豊

富な経験や高い見識などを有する社外取締役であり、さらに社外取締役のうち5名を独立役員として東京証券取引所に届け出しています。

社外取締役には、企業経営、財務、会計、法務等の分野における豊富な経験と見識にもとづいて、取締役会等において活発に発言いただいております。引き続き、取締役会全体としての知識・経験・能力のバランスや多様性および規模を意識した体制を構築していきます。

(ii) 社外取締役の独立性判断基準

当社は、以下の通り、社外取締役の独立性判断基準を定めており、一般株主と利益相反が生じるおそれがない者を独立役員として選任しています。



〈社外取締役の独立性判断基準〉

当該社外取締役が次のいずれにも該当することなく、当社の経営陣から独立した中立の存在であること

- ① 当社主要株主(※1)の業務執行者
- ② 当社の主要取引先(※2)もしくは当社を主要取引先とする会社またはそれらの親会社もしくは子会社の業務執行者
- ③ 当社の主要借入先(※3)またはそれらの親会社もしくは子会社の業務執行者
- ④ 当社の法定監査を行う監査法人に所属する者
- ⑤ 当社から、役員報酬以外に多額(※4)の金銭その他の財産を得ているコンサルタント、公認会計士などの会計専門家、弁護士などの法律専門家(当該財産を得ているのが、法人・組合などの団体である場合は当該団体に所属している者)
- ⑥ 当社の役員相互就任先の業務執行者
- ⑦ 当社から多額(※4)の寄付または助成を受けている団体の業務執行者
- ⑧ 過去3年以内で、①～⑦のいずれかに該当していた者
- ⑨ 現在、近親者(2親等以内)が①～⑦のいずれかに該当する者
- ⑩ 社外取締役としての在任期間が通算8年を超える者
- ⑪ その他の事情を実質的または総合的に勘案して、当社との関係性が強いと見られる可能性がある者

※1 主要株主：10%以上の議決権を有する者

※2 主要取引先：当社の取引先であってその年間取引金額が直近事業年度の当社の連結売上高または相手方の直近事業年度の連結売上高の2%を超える取引先

※3 主要な借入先：当社が借入を行っている金融機関であって、その借入額が直近事業年度末の連結総資産の2%を超える借入先

※4 多額：当社から收受している対価が年間1,000万円以上

(iii) 取締役会の実効性についての分析・評価

当社は、コーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、全取締役に対するアンケート調査により、取締役会実効性評価を年に1度実施しています。

2020年度においては、取締役会の監督機能充実をはかる観点から、主に「取締役会及び各委員会の構成」、「取締役会及び各委員会の審議事項」、「取締役会及び各委員会の監督機能」、「取締役会及び各委員会における審議の状況」の4つの点を軸に、取締役会実効性評価を実施しました。

評価の結果、取締役会の実効性に関する重大な懸念等はないと評価しておりますが、今回認識した主要な課題は以下のとおりです。

- ・取締役会が監督の立場からの大局的な議論に重点を置くための付議・報告事項の整理
- ・取締役会の判断の前提となる執行側の検討・意思決定の経緯に関する情報、取締役会の監督機能を発揮するための会社や事業の情報および知識習得の機会の提供

当社は取締役会に関する分析・評価により認識した主要な課題への取り組みを含め、さらなる取締役会の実効性向上を図り、継続的にコーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいきます。

(2) 委員会

取締役会には、社外取締役が過半数を占める法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会による取締役および執行役に対する監督と合わせてコーポレート・ガバナンスが

機能する体制を整備しています。

(i) 指名委員会

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任・解任議案の決定に加え、取締役会に提案する執行役および執行役員の選任・解任案の決定や、取締役、執行役および執行役員の選任・解任基準、執行役社長の後継者計画等に関する審議を担います。委員は5名の社外取締役で構成され、委員長は独立社外取締役(幸田 真音)が務めています。

(ii) 報酬委員会

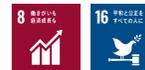
報酬委員会は、取締役および執行役の報酬等の決定に関する方針、並びに個人別の報酬等の内容等について審議・決定を行います。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は社外取締役(宮永俊一)が務めています。

(iii) 監査委員会

監査委員会は、取締役および執行役の職務の執行の監査および監査報告の作成等を行うほか、取締役会の判断にもとづく社内調査の実施等を行っています。委員は社外取締役4名と社内取締役1名により構成され、委員長は独立社外取締役(竹岡 八重子)が務めています。

(3) 執行役

取締役会は、法令、定款および取締役会規則等にもとづき取締役会で決定すべきとされた事項を除き、業務執行全般の決定権限を執行役社長に委譲しています。



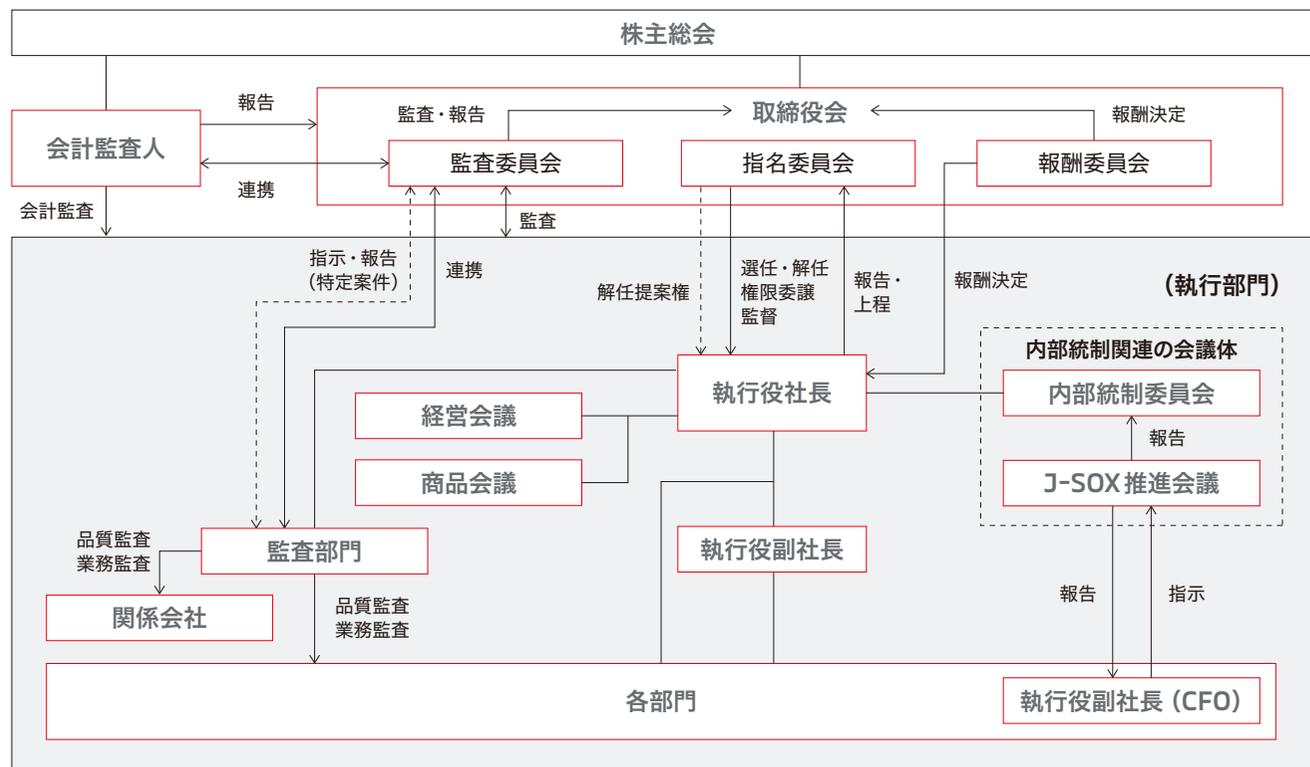
なお、執行役社長は、その権限の一部を、権限委譲規定にもとづき他の執行役に委譲し、業務の分担執行体制を敷いています。あわせて、執行役社長の権限の適正な行使に資するため、経営会議および商品会議を設置し、経営上の重要事項および商品開発プロジェクトに関する重要事項について、それぞれ十分な審議を行っています。

(4) 利益相反の回避

当社は、役員や主要株主などの関連当事者間の取引にあたっては、他の取引先の場合と同様に、会社および株主共同の利益を害することが無いよう、経済合理性を十分検討したうえで、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規定に定められた責任者による承認にもとづいて、取引を行っています。とりわけ当社と取締役および執行役との競業取引および利益相反取引については、取締役会での事前の承認および事後の報告を要する旨、取締役会規則で定めています。

また、取締役会の決議においては、特別の利害関係を有する取締役は、決議に参加しないことを取締役会規則に定めています。

コーポレート・ガバナンスおよび業務執行の体制 (2021年6月23日時点)





監査委員会監査および内部監査の状況

(1) 監査委員会監査の状況

三菱自動車の監査委員会は、監査方針および監査計画にもとづき、原則として月次で開催される監査委員会のほか、内部監査部門とのミーティング、および執行役などへのヒアリングにより、国内外主要関係会社を含む内部統制システム（財務報告に係る内部統制を含む）の構築・運用状況、コンプライアンス活動の進捗と運用状況、リスク評価の妥当性の検証およびリスク管理体制などについて情報収集を行い、組織的な監査を実施しています。

(2) 内部監査の状況

当社は内部監査部門として、執行役社長直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置し、年度監査計画にもとづいて計画的に内部監査を実施しています。

業務監査部は、当社および国内外関係会社の業務運営が透明性をもって適切なプロセスで運営されているかどうかの監査を実施しています。また品質監査部では、当社および国内外関係会社の製品品質関連業務が適正に遂行されているかについて、監査を実施しています。

監査本部による内部監査の結果は、執行役社長に直接報告されています。

(3) 監査委員会と内部監査部門の連携状況

監査委員会は監査本部とのミーティングを定期的に行い、監査体制、監査計画、社内および国内外関係会社を対象とした内部監査結果の状況について説明を受けるとともに、監査本部に対し監査委員会の監査の状況についてフィードバックしています。

買収防衛策の導入の有無

なし。

内部統制

基本的な考え方・方針、体制

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」(※1)にもとづき、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めています。

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度に内部統制体制を抜本的に見直しました。

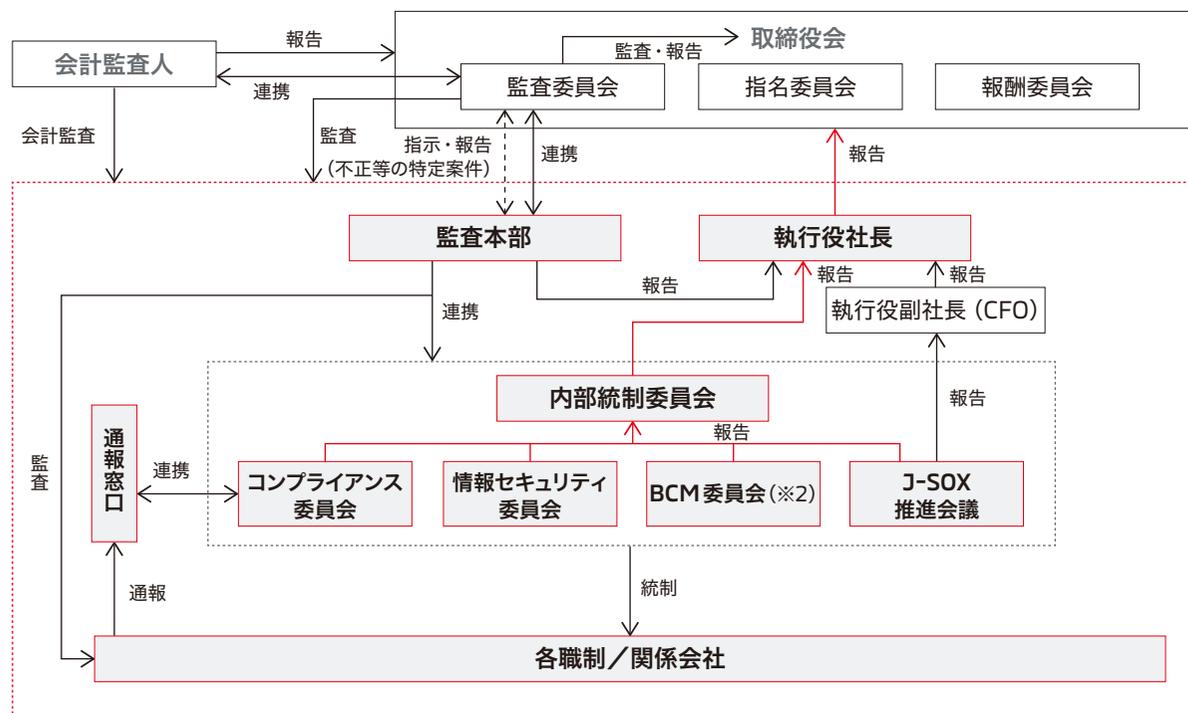
まず、コンプライアンスとオペレーションのリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に取り締役会へ報告を行うグローバルリスクコントロール担当を任命しました。そして、法令にもとづく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法にもとづく財務報告に係る内部統制は執行役員副社長 (CFO) 直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法にもとづく内部統制は執行役員社長を委員長とし、グローバルリスクコントロール担当を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としています。この内部統制委員会では、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、コンプライアンス、情報セキュリティ、BCM(※2)、J-SOXなどの各統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を、確認・評価しています。さらに、2018年度からは、国内外の主要関係会社においても内部統制委員会を設置・運用しグローバルでの内部統制体制の構築に取り組んでいます。

また、当社では業務執行と独立した体制として監査本部を位置づけ、内部統制委員会を含めた各委員会と連携することで、内部統制システムの有効かつ効率的な運用を目指しています。

これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

※1:「内部統制システム構築に関する基本方針」はこちら [PDF](#)

内部統制体制図



※2: Business Continuity Managementの略

リスク管理

基本的な考え方・方針

三菱自動車では、「内部統制システム構築に関する基本方針」において業務上のリスク管理における方針を定め、グループ全体でリスク管理活動を推進しています。当社グループの事業に影響を与えるリスクを適切に把握し、発生を未然に防ぎ、また発生後にその影響を最小化するように適切に管理することは、最も重要な経営課題の一つであると考えています。

リスク管理体制の整備

当社は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じてグループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めています。

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する潜在的影響度が大きくかつ緊急性の高いリスクを選定のうえ、リスクごとに執行役員・理事レベルの「リスクオーナー」を設置し、可能な限り早期のリスク低減に取り組んでいます。

部門リスク管理では、本部もしくは製作所ごとに任命された「リスク管理責任者」のもとで、各々に固有のリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのPDCAサイクルを回し、リスクの低減を図っています。

関係会社リスク管理では、当社の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、BCPの改善などの活動状況を当社が定期的に確認し、必要に応じて改善を提案、指導しています。

これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告し、有効性の確認を行っています。

また、不測の事態が発生した場合に、速やかな経営幹部への情報伝達と迅速かつ確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令システムの明確化などを盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定、適宜改正し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行などが発生した場合は、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針として、災害対策やBCPに取り組んでいます。

平時から緊急時を想定した各製作所間やグループ会社間の通信連絡訓練を実施しています。

帰宅困難者対策については、本社では3日間の社内待機を想定し、家族との連絡手段の確保や災害用品の備蓄など、近隣自治体と連携しながら取り組みを進めています。

大地震の発生や感染症の大流行を想定した行動計画書を作成し、各地区と連携した訓練によりBCPの改善を図っています。

また、新型コロナウイルス感染症の流行を受け、当社は2020年度より「BCM(※)委員会」を新設し、平時におけるBCM活動の推進を図っています。

※：Business Continuity Managementの略

新型コロナウイルス感染症への対応

2020年度に新設したBCM委員会を通じて、関係する社内各部門やグループ会社がそれぞれ感染予防や拡大防止のためのガイドラインを作成したり、調達部品を安定して確保するための業務プロセスの見直しを実施するなどの対応を進めてきました。

今後も感染状況を注視し、対策本部の設置など必要な対応を推進することで、当社のリスクマネジメント力の向上、および事業継続の強化を図っていきます。

コンプライアンス



基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境・労働・消費者保護など様々な法律や公的制度と密接に関連し、これを遵守することが求められています。

三菱自動車がこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社は、企業としての社会的責任を果たすため、法令・国際ルール・社内規定の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、すべての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規範」を制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。

グローバル行動規範

【基本理念】

三菱自動車グループは、企業としての社会的責任を果たすため、全ての役員・社員が遵守しなければならない規範としてこの行動規範を定めました。

この行動規範は、三菱自動車グループに働く全ての役員・社員に適用されており、一人ひとりにこの行動規範をしっかりと遵守していく責任があります。

1. 法律・ルールの遵守

私たちは事業活動を行う全ての国の法令、規則に加え、会社の方針や規則等を遵守します。

2. 安全の推進

私たちは、健全な職場環境を維持促進し、安全に業務を遂行します。さらに、お客様と搭乗者の安全を確保することに細心の注意を払い、製品の安全性を継続的に推進していきます。

3. 利益相反行為の禁止

私たちは会社の利益を考えて行動し、会社の利益に反した行動、活動、情報の使用はしません。さらに、利益相反と見られないように努めます。

4. 反社会的勢力との関係の遮断

私たちは反社会的勢力といかなる関係も持ちません。私たちはテロ行為、麻薬取引、マネーロンダリング、その他個人のまたは組織的の犯罪に関与しません。

5. 会社資産の保護

私たちは会社の資産を保護し、許可無く資金や企業秘密、物的資産、知的財産を含む会社資産を使用しません。

6. 公平・公正な関係

私たちは、公務員および取引先（販売会社、部品メーカー、その他）と、公平かつ公正な関係を維持していきます。

私たちは、直接または第三者を通じた間接的な形でも、贈賄を含めいかなる形態の汚職行為も参加・是認しません。

7. 透明性と説明責任の確保

私たちは企業経営に係る勘定と記録を誠実に管理し、株主、お客様、従業員、地域社会等の関係者に対して、企業活動にかかわる情報を、公正性と透明性をもって適時・適切に開示します。

8. 人権と多様性の尊重、機会平等

私たちは、人権を尊重するとともに、取引先、お客様、他の役員・社員、地域社会の多様性を尊重します。また、差別や報復、いやがらせは、どんな形・程度にせよ容認しません。

9. 環境保全

私たちは、製品を開発し、サービスを提供する際、環境保全を考慮し、リサイクル・省資源・省エネルギーの推進に努めます。

10. 実践・報告の義務

私たちは、この行動規範に従い、業務を遂行します。また、行動規範の違反を察知した場合には、速やかにその旨を報告します。そして、信念に基づいて違反行為を報告した当該役員・社員は報復を受けることがないよう保護されます。



マネジメント体制

内部統制におけるグローバルな視点で、情報セキュリティ事象を含むコンプライアンス違反未然防止の仕組みとして、グローバルリスクコントロール担当の指揮のもと、各部門において、コンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコーディネーターとする体制をとっています。また、国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。さらに、2018年度からコ

ンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を新たに設置し、運用を開始しています。

また、コンプライアンス上、重大な懸念事項が発生した場合、コーディネーター、コンプライアンス・オフィサーを通じて、最終的に取締役会まで報告がなされる仕組みとしています。コンプライアンス・オフィサーは、問題の対応・是正措置および再発防止策について適宜、担当部署に指示します。

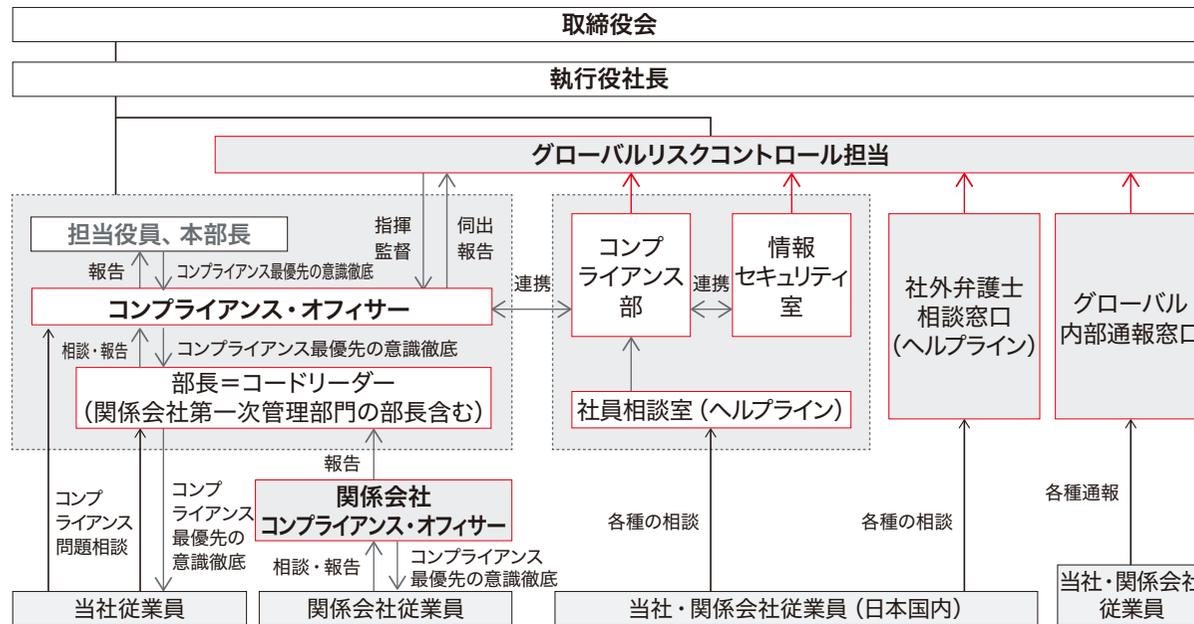
これらのコンプライアンスの体制や、教育、グローバル行動規範の制定・改訂などの活動、コンプライアンス違反の

発生と対策の状況に関しては、定期的に取り締役に報告を行い、社外取締役を含む取締役会メンバーにて審議・監督を行っています。

加えて、財務報告に係る内部統制対応として、コンプライアンス体制や決算取りまとめ手続きなどを確認しています。評価対象会社のそれぞれの統制で不備が発生した場合、不備の内容改善策についての報告を求めており、2020年度は、三菱自動車グループ20社(当社、国内関係会社7社、海外関係会社12社)の状況を確認しました。

なお、2020年度は開示すべき重大なコンプライアンス違反は発生していません。

コンプライアンス推進体制図





社内および社外相談窓口の設置

不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、三菱自動車従業員ならびに国内関係会社従業員が通報・相談することができる社内相談窓口（社員相談室）を設置しています。また社外には外部弁護士が対応する相談窓口および国内外の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を設置しています。2020年度は、これらの窓口で132件の通報・相談がありました。

寄せられた通報・相談については、社員相談室による調査もしくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認したうえで、迅速に問題を解決するよう努めています。寄せられた情報で、コンプライアンス上の問題または企業リスクが懸念される問題のある通報などは、ただちにグローバルリスクコントロール担当に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。

なお、情報管理および事実関係調査にあたっては、相談者が不利益を受けることのないよう、社業務標準「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を規定し、社内に周知しています。

また、取引先を対象とした「お取引先様相談窓口」も設置しています。

2018年度に設置した、「三菱自動車グローバル内部通報窓口」は従業員が通報しやすいよう、社外の専門会社に独立設置し、匿名通報の受け付けも可能としています。また、三菱自動車本社が関係会社の通報内容も確認できる仕組みとし、グループ全体のリスクを把握・管理する体制を構築し運用しています。

通報・相談窓口の内容別件数(2020年度)

項目	件数
会社・業務への提言	20
職場環境	17
労務・労働関係	12
人間関係・ハラスメント	25
コンプライアンス、業務違反、不正	26
その他	32

教育・研修

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別に実施しています。また、社内各部門では、コンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実行しています。

具体的には、全社員のコンプライアンス意識向上を図る

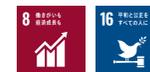
ため、新入社員およびキャリア社員の入社時に、当社のコンプライアンスにかかわる歴史とそこから得られる教訓の研修を実施しています。当該研修は、昇進時にも反復的に実施することで、意識の定着化を図っています。さらに、一部国内関係会社に向けても同様の研修を展開することで、グループ全体としての意識醸成を行っています。

また、環境関連法令、労働基準法、安全保障貿易関連法令などの法令遵守教育としては、eラーニングや社外講師による講義を通じ、業務にかかわる対象者別に最新の知識習得を推進しています。特に現在はハラスメント防止教育に力を入れており、2020年度には全役員向け研修や階層別教育を通じて意識浸透を図りました。

さらに、各部門が自主的に「安全への誓いの日」(※)の当日もしくは前後の日に、この日の意味を再確認する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土について討議する「職場討議」(年2回)を行っています。

このほか、毎月「コンプライアンス通信」をイントラネットに掲載し、コンプライアンスに関する情報をわかりやすく社員に周知しています。

※：リコール隠し問題など過去の過ちを風化させないために、三菱ふそう製大型トラックの品質不具合に起因する2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」(2004年10月制定)としています。



腐敗防止

方針と考え方

三菱自動車では、「グローバル行動規範」を定めており、その中で、「法令、規則を遵守します」「公務員および取引先と公平かつ公正な関係を維持していきます」と明記しています。そのうえで、腐敗行為の防止のための仕組みを構築、運用しています。

マネジメント体制

当社は、全社員対象にグローバル行動規範を周知するeラーニングを実施するとともに、冊子の配布やスマートフォン対応アプリ（管理職以上向け）の配信によりいつでも振り返りが出来るようにしました。また、この冊子は国内関係会社へも配布し、海外関係会社へはデータを送り、当社グループ内にも周知しています。

当社は、贈収賄行為および腐敗行為の防止に関するグローバルな指針として、「グローバル賄賂防止ポリシー」を制定し、その中で、贈収賄や腐敗行為を一切容認しないという当社の方針を明記しています。また、当社は、当社グループ全体での贈収賄・腐敗行為防止の取組みを強化すべく、国内および海外の関係会社にも同ポリシーを遵守させており、サプライヤー、請負業者、仕入先、販売業者、外部エージェントなどに対しても、賄賂に関する適用法令および各社の贈賄防止ポリシーを遵守することを求めています。

当社は、特に公務員との間で贈答・接待を行ったり、受けたりすることについて、管理規則および運用基準を定めて

おり、その中で、全ての役員・社員が、その職務に関し、公務員に対して不正に贈答・接待を行ったり、受けたりすることを禁止しています。また、公務員に対して贈答・接待を実施するにあたっては、法務部長への事前の申請を義務付け、承認を得た場合にのみ実施できる仕組みを構築しています。

公務員への贈答・接待以外についても、当社は、贈答・接待を行ったり、受けたりすることについて、管理基準および運用基準を定め、不正な、あるいは社会通念を超えた贈答・接待の提供や、利益供与を受けることを明確に禁止しています。これに加え、例外的に認められる範囲をガイドラインとして示して、実施にあたっては申請を義務付けるなど透明性のある運用を行っています。万一、基準に反する事案があった場合には、社内報告や再発防止策の策定・実施を行う体制を構築しています。

また、販売の現場では、多くの社員がお客様と直接金銭などの受け渡しを行うため、着服などの金銭などにかかわる不正事案が発生するリスクが高くなります。当社の国内販売子会社では、定期的にコンプライアンス方針を周知・徹底するための教育・研修を実施することで、不正事案の発生防止を図っています。また、各社自身が定期的な拠点監査を実施するとともに、当社の監査部門が国内関係会社に対する内部監査の一環として、販売子会社に対しても業務監査を実施、監査結果は当社執行役社長に報告したうえで国内営業部門ともその結果を共有し、指摘事項に対する改善策の実行状況についてフォローを行っています。

海外関係会社については、当社から海外関係会社に赴任する役員・社員に対し、贈収賄の禁止・防止を含めた法

務リスクの赴任前教育を実施し、腐敗防止の徹底を図っています。

当社の監査部門による海外拠点監査の際には、贈収賄をはじめとする腐敗行為に対する防止の取り組み状況についても確認を行っています。

なお、当社が2020年度に腐敗行為により規制当局から受けた罰金などの措置はありません。

腐敗行為により懲戒処分を受けた社員はいません。

政治的関与（政治献金）

当社は、「グローバル行動規範」に定められた「法律・ルールの遵守」「公平・公正な関係」「透明性と説明責任の確保」を遵守し、政治との適切な関係を維持しています。

当社は、民主政治の適切な維持には相応なコストが必要であると考え、社会的責任の一環として政治寄付を行っています。実施にあたっては、公職選挙法、政治資金規正法、他、政治関係の法令を遵守し、社内決裁規定による確実な運用を徹底しています。2020年度寄付額：1500万円（国民政治協会）



情報セキュリティ

事業活動において、重要な情報資産（情報やそれらを取り扱う情報システム・機器・媒体・設備・製品）を適切に保護することは、社会的責任であり、ステークホルダーの皆様から信頼を得るために重要であると認識しています。三菱自動車は、情報セキュリティに関連する社内規定の整備・見直し、情報資産の管理やコンピュータウイルス感染、サイバー攻撃に対する対策強化、社員に対するeラーニングなどを通じた教育の実施、情報セキュリティ委員会による情報セキュリティ活動のモニタリングなどの情報セキュリティ対策を進めています。

個人情報保護

当社の「個人情報保護方針」にもとづき、社内規定の整備など、管理体制を構築しています。さらに、社員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。また、世界的に個人情報保護に関するルールが強化される傾向にあるため、各国の個人情報保護法規制に対応し、各国の拠点と連携して適切な法令対応を取る体制を整備しています。

安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和および安全維持の観点から、大量破壊兵器などの不拡散や通常兵器の過度の蓄積を防止するための厳正な輸出管理の重要性を深く認識しています。

この厳正な輸出管理を行うために「安全保障貿易管理規則」を制定しています。執行役社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下に安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

税務に対する考え方

事業活動を行う国における適正な納税は、グローバル企業が果たすべき基本的な社会的責任の一つです。

三菱自動車グループは、事業活動を行ううえでの税務コンプライアンス遵守の観点で、「グローバル税務ポリシー」を定めています。当社はこの方針のもと税務ガバナンス体制を整備するとともに、国際課税ルールおよび税務に関する各国の法令を遵守し、適正な納税に努めています。

グローバル税務ポリシー

1. 税務コンプライアンスについて

三菱自動車グループは、「三菱自動車グローバル行動規範」に基づき、グローバルレベルで適正納税を徹底いたします。そこにおいては、事業活動を行う全ての国の税務関連法規および租税条約をはじめとする国際課税ルールの遵守はもちろんのこと、OECD・G20加盟国により策定されたBEPS行動計画（Base Erosion and Profit Shifting Action Plan）の趣旨を理解し、適時、適切な納税をおこないます。また、タックスヘイブンあるいは法規制の趣旨に反する抜け穴を利用した租税回避プランニングはおこないません。
2. 税務ガバナンスについて
 - (1) 三菱自動車グループは、税務ガバナンスを税務コンプライアンスを実行するための基盤ととらえ、トップマネジメントのイニシアティブのもと、会計・税務にかかる情報管理および透明性確保のための適正な体制整備を徹底いたします。
 - (2) 三菱自動車グループは、各国税務当局およびステークホルダーズ全般に対して適時、適切な情報開示をおこないます。そこにおいて、多国籍企業グループに提出が義務付けられている国別報告書（CbCR）等の移転価格文書については、外部専門家による検証により適正性を確認した上で、税務当局に提出します。

役員一覧 (2021年6月23日付)

社外 社外取締役 独立 独立役員 男性役員 女性役員

氏名	役職	属性	委員会	取締役会・委員会出席回数 (2020年4月～2021年3月)	取締役在任期間 (2021年6月23日時点)	選任理由
平工 奉文	取締役会長	社外 独立	指名委員会	—(※1)	—	経済産業省において近畿経済産業局長や製造産業局長などの要職を歴任し、また資源エネルギー庁でエネルギー政策に携わるなど、産業界全般にわたり、幅広い経験・知見や交流を有しており、それらを活かし、取締役会議長として積極的な当社経営の監督や助言・提言が期待できるため。
加藤 隆雄	取締役		報酬委員会	取締役会 16回/16回 指名委員会 4回/4回(※2) 報酬委員会 9回/9回	2年	当社最大規模の海外生産拠点であるインドネシアの子会社の取締役社長を務めるなど、当社における長年のグローバルな経営経験・見識を有しており、加えて2019年6月から当社最高経営責任者として経営を担っていることから、当社重要事項の決定および経営執行に重要な役割を果たすことが期待できるため。
白地 浩三	取締役		監査委員会 (常勤委員)	取締役会 16回/16回 監査委員会 15回/15回	2年 (ご参考：過去の当社 監査役在任年数2年)	当社での経験のみならず、グローバルな取引を展開する総合商社において長年にわたり自動車事業に携わってきた実績と豊富な経験および見識を有しており、当社の経営に活かすことが期待できるため。
宮永 俊一	取締役	社外	報酬委員会 (委員長)	取締役会 16回/16回 報酬委員会 9回/9回	7年	世界各地で事業を展開する製造業企業において企業経営に長年携わり豊富な経験と実績、高い見識を有しており、これらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
小林 健	取締役	社外	指名委員会	取締役会 16回/16回 指名委員会 6回/6回	5年	グローバルな取引を展開する総合商社における経営者としての豊富な経験と実績、グローバルな事業経営に関する高い見識を有しており、これらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幸田 真音	取締役	社外 独立	指名委員会 (委員長) 報酬委員会	取締役会 16回/16回 指名委員会 6回/6回 報酬委員会 8回/9回	3年	国際金融に関する高い見識に加え、作家としての深い洞察力と客観的な視点を備え、財務省や国土交通省の審議会委員を歴任した経験から豊富な見識および経験を有しており、これらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
竹岡 八重子	取締役	社外 独立	監査委員会 (委員長)	取締役会 14回/16回 監査委員会 15回/15回	2年 (ご参考：過去の当社 監査役在任年数5年)	長年の当社での監査役および取締役としての経験に加え、弁護士として長年にわたり活躍し、法律の専門家としての豊富な専門知識と高い見識を活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
佐々江 賢一郎	取締役	社外 独立	指名委員会 報酬委員会	取締役会 16回/16回 指名委員会 6回/6回 報酬委員会 —(※3)	2年	外務省において要職を歴任し、外交官としての広範な国際感覚と豊富な見識および経験を有しており、これらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
園 潔	取締役	社外	監査委員会	取締役会 14回/16回 監査委員会 12回/15回	2年	国際的な金融機関の経営者としての豊富な経験と高い見識を有しており、その経験・見識を活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
坂本 秀行	取締役	社外	指名委員会	取締役会 14回/16回 指名委員会 5回/5回(※4)	2年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、それらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
中村 嘉彦	取締役	社外 独立	監査委員会	取締役会 13回/13回(※5) 監査委員会 11回/11(※4)	1年	公認会計士として長年にわたり活躍し、会計監査の専門家としての豊富な知識を有しており、それらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
田川 丈二	取締役	社外	報酬委員会	取締役会 13回/13回(※5) 報酬委員会 6回/6回(※4)	1年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける経営陣として豊富な見識および経験を有しており、それらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。
幾島 剛彦	取締役	社外	監査委員会	取締役会 13回/13回(※5) 監査委員会 —(※3)	1年	世界各地で事業を展開する自動車メーカーにおける豊富な見識および経験を有しており、それらを活かし、積極的な当社経営の監督および助言・提言が期待できるため。

※1：平工奉文氏は、2021年6月23日付で取締役および指名委員に就任したため、出席対象となる取締役会および委員会はありません。

※2：加藤隆雄氏は、2020年8月7日付で指名委員に就任したため、出席対象となる委員会の回数が他の取締役と異なります。

※3：佐々江賢一郎氏および幾島剛彦氏は、2021年6月23日付で各々報酬委員、監査委員に就任したため、出席対象となる委員会はありません。

※4：坂本秀行氏、中村嘉彦氏および田川丈二氏は、2020年6月18日付で各々指名委員、監査委員、報酬委員に就任したため、出席対象となる委員会の回数が他の取締役と異なります。

※5：中村嘉彦氏、田川丈二氏および幾島剛彦氏は、2020年6月18日付で取締役に就任したため、出席対象となる取締役会の回数が他の取締役と異なります。

役員略歴は、以下のウェブサイトをご参照ください。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/company/director/>

役員報酬

取締役および執行役の報酬額、ならびにその算定方法の決定方針については、2020年度有価証券報告書（69～71ページ）に記載しています。

WEB https://www.mitsubishi-motors.com/content/dam/com/ir_jp/pdf/yuka/2021/yuka20210624.pdf

ESGデータ集 Data

E

製品・事業活動関連環境データ	109
自動車販売実績、製品の燃費・CO ₂ 排出量.....	109
事業活動関連データ	
CO ₂ 排出量.....	109
スコープ3内訳、エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)、硫黄酸化物、窒素酸化物、 VOC(揮発性有機化合物)、オゾン層破壊物質の排出.....	110
廃棄物発生量、廃棄物の発生・社外への排出状況、原材料使用量、取水量、排水量....	111
環境会計.....	112
 大気・水質・PRTR対象物質データ	113
大気汚染物質.....	113
水質汚濁物質.....	114
PRTR対象物質.....	116
 生物多様性関連データ	119
生息地の保護・復元状況、事業所および周辺における希少種の生息状況.....	119

S

人事関連データ	120
従業員数、地域別従業員数、海外子会社における現地採用者の管理職登用数、 女性の役職登用状況、従業員の構成(単独)、新卒採用者数、 労働時間と有給休暇取得率.....	120
育児休業取得者数と復帰後定着率、ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度、 障がい者雇用の推移、2020年度の研修実績、給与水準、 災害度数率(災害発生頻度)、社員持株会.....	121

G

ガバナンス関連データ	122
2020年度末時点コーポレート・ガバナンス概要、2020年度報酬などの総額、 コンプライアンス関連データ.....	122
 GRIスタンダード対照表	123
マテリアリティの2020年度目標と実績	133

製品・事業活動関連環境データ

電動車販売実績

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
電動車 合計	台	31,877	36,125	54,572	75,143	64,561
電動車販売比率	%	3	3	4	7	8
プラグインハイブリッド車 (PHEV)	台	23,850	28,296	47,238	47,758	35,553
国内	台	3,625	5,105	6,780	4,970	5,629
海外	台	20,225	23,191	40,458	42,788	29,924
電気自動車(EV)	台	1,153	773	766	1,015	1,566
国内	台	392	288	410	901	1,517
海外	台	761	485	356	114	49
ハイブリッド車(HEV)	台	6,874	7,056	6,568	26,370	27,442
国内	台	6,874	7,056	6,568	26,370	27,442
海外	台	0	0	0	0	0
世界販売(含む内燃機関車)	台	926,390	1,101,194	1,243,914	1,126,843	801,442

製品の燃費・CO₂排出量(企業平均)(※)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020	
米国(燃費)	輸入乗用車	mpg	41.3	44.6	45.9	45.4	45.5
	小型トラック	mpg	34.6	34.9	35.8	35.9	36.8
欧州(CO ₂ 排出量)	乗用車	g-CO ₂ /km	118	118	121	115.6	-
中国(燃費)	輸入車	L/100km	10.0	12.0	12.0	12.0	-
	現地生産車	L/100km	7.6	7.5	7.1	7.2	7.5

※：各国・地域の当局の公表値。米国は年式、欧州・中国は暦年

事業活動関連データ

CO₂排出量

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
生産	千t-CO ₂	394	492	518	464	315
非生産	千t-CO ₂	67	63	70	62	53
日本	千t-CO ₂	362	387	404	348	245
アジア	千t-CO ₂	92	162	178	173	120
その他	千t-CO ₂	7	6	6	5	3
スコープ1(直接排出)	千t-CO ₂	102	119	119	110	79
スコープ2(間接排出)	千t-CO ₂	359	436	469	416	289
(スコープ1+2)合計	千t-CO ₂	461	555	588	526	368
スコープ3	千t-CO ₂ eq	32,592	38,721	42,580	35,429	20,286
(スコープ1+2+3)合計	千t-CO ₂ eq	33,053	39,276	43,168	35,955	20,654

集計の訂正とCO₂排出係数の見直しを反映し、遡って再計算しました。

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社

2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

CO₂排出係数について

- ・「地球温暖化対策の推進に関する法律にもとづく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に準ずる
- ・海外電力の排出係数は、電気事業者別排出係数。一部拠点は、各年度のIEA “CO₂ Emissions from Fuel Combustion” または IEA “Emission factors” の排出係数

スコープ3内訳

(年度)

カテゴリ	単位	2016	2017	2018	2019	2020	対象範囲
1 購入した製品・サービス	千t-CO ₂ eq	5,389	5,855	6,900	6,331	4,043	連結 (生産のみ)
2 資本財	千t-CO ₂ eq	159	297	407	319	310	単体
3 スコープ1,2に含まれない燃料エネルギー	千t-CO ₂ eq	42	45	21	49	36	連結
4 輸送、配送(上流)	千t-CO ₂ eq	772	1,013	1,278	1,174	541	連結
5 事業活動から出る廃棄物	千t-CO ₂ eq	10	16	19	21	11	連結 (生産のみ)
6 出張	千t-CO ₂ eq	4	4	4	4	4	連結
7 雇用者の通勤	千t-CO ₂ eq	13	14	14	14	13	連結
8 リース資産(上流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
9 輸送、配送(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
10 販売した製品の加工	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
11 販売した製品の使用	千t-CO ₂ eq	25,623	30,731	33,199	26,833	14,927	全仕向け
12 販売した製品の廃棄	千t-CO ₂ eq	575	741	727	671	382	全仕向け
13 リース資産(下流)	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-
14 フランチャイズ	千t-CO ₂ eq	5	5	12	13	19	国内販売 会社の一部
15 投資	千t-CO ₂ eq	-	-	-	-	-	-

エネルギー使用量(1次・2次エネルギー)

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総量	PJ(※)	8.3	9.9	10.2	9.5	6.9
生産	PJ	7.0	8.7	9.0	8.3	5.8
非生産	PJ	1.3	1.2	1.2	1.2	1.1
日本	PJ	6.5	7.0	7.2	6.6	4.9
アジア	PJ	1.6	2.8	2.9	2.8	1.9
その他	PJ	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

適用する係数の見直しを反映し、遡って再計算しました。

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

※：10の15乗ジュール 単位発熱量：「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」から引用

硫黄酸化物

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総排出量	t	182	184	218	163	125

集計の訂正を反映し、遡って再計算しました。

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

算定方法：使用燃料の硫黄分の重量を算定し、SO₂に換算

窒素酸化物

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総排出量	t	62	65	65	61	44

集計の訂正を反映し、遡って再計算しました。

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

算定方法：燃料使用量を環境省「環境活動評価プログラム」の排出係数にて換算

VOC(揮発性有機化合物)

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総排出量	t	2,166	1,882	2,354	2,243	2,480

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、パジェロ製造株式会社、水菱プラスチック株式会社

オゾン層破壊物質の排出

三菱自動車工業株式会社については、0.1t(CFC換算)未満と推計しています。

廃棄物発生量

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総排出量	千t	150	162	187	202	109
生産	千t	141	148	176	194	103
非生産	千t	9	14	11	8	6

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

廃棄物の発生・社外への排出状況(当社単体)

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
発生総量	千t	93	99	104	89	58
社外排出	千t	47	48	56	53	40
社内再利用分	千t	46	51	48	36	18

原材料使用量

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
鉄・アルミ	千t	137	143	154	141	97
樹脂類	千t	3.0	3.0	2.5	2.1	1.1

対象拠点：岡崎製作所、水島製作所、京都製作所

取水量

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総量	千m ³	5,606	6,727	6,211	5,915	4,420
生産	千m ³	5,295	6,343	5,901	5,654	4,188
非生産	千m ³	311	384	310	261	232
上水	千m ³	428	1,150	878	988	718
工業用水	千m ³	3,505	3,602	3,412	3,280	2,594
地下水	千m ³	1,673	1,975	1,921	1,647	1,108

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)では、排水の一部をリサイクル・再利用しています
2020年度は、約119千m³をリサイクル利用しました(当社グループ全体の取水量の約2%)

排水量

(年度)

	単位	2016	2017	2018	2019	2020
総量	千m ³	3,977	4,577	4,504	4,104	3,266
生産	千m ³	3,666	4,193	4,194	3,843	3,034
非生産	千m ³	311	384	310	261	232
下水	千m ³	1,708	2,405	2,396	2,041	1,713
公共水域	千m ³	2,269	2,172	2,108	2,063	1,553

対象拠点：三菱自動車工業株式会社、および各年度時点の環境マネジメント対象会社
2020年度の環境マネジメント対象会社については、P24をご参照ください。

・一部推計を含みます

環境会計

〈環境保全コスト〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容		単位	2018		2019		2020	
				投資額	費用額	投資額	費用額	投資額	費用額
事業エリア内コスト	公害防止コスト	大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止	百万円	106	1,315	41	1,251	203	629
	地球環境保全コスト	地球温暖化防止、オゾン層破壊防止	百万円	171	13	250	9	346	13
	資源循環コスト	廃棄物発生量低減・適正処理、再利用の促進	百万円	22	1,226	0	1,418	0	933
上・下流コスト	使用済みバンパーの回収、自動車リサイクル法対応		百万円	0	1,770	0	1,688	0	1,661
管理活動コスト	ISO14001の認証維持、社員教育、モニタリング		百万円	56	680	130	420	18	588
研究開発コスト	燃費向上、排出ガス対策など製品の環境負荷低減に関する研究開発		百万円	1,116	41,527	1,711	51,383	456	32,731
社会活動コスト	環境体験授業活動、地球環境活動支援、環境関連団体への寄付、環境情報公開		百万円	68	239	0	273	47	189
環境損傷対応コスト	事業活動が環境に与えた損害への補償		百万円	0	138	0	12	0	5
合計			百万円	1,539	46,907	2,132	56,454	1,070	36,749

	単位	設備投資	研究開発費	設備投資	研究開発費	設備投資	研究開発費
〈参考〉当社グループ全体の設備投資、研究開発費	億円	1,377	1,243	1,039	1,308	764	1,014

〈環境保全対策にともなう経済効果(実質的効果)〉

(年度)

分類	主な取り組みの内容	単位	2018	2019	2020
収益	廃棄物のリサイクルまたは使用済み製品のリサイクルによる事業収入	百万円	2,512	1,774	1,083
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の低減	百万円	▲889	532	2,333
	節水による水道代の低減	百万円	▲3	8	31
	省資源またはリサイクルによる廃棄物処理費の低減	百万円	▲241	114	▲551
	梱包資材のリサイクルによる梱包資材費の低減	百万円	439	422	422
合計		百万円	1,818	2,850	3,318

大気・水質・PRTR対象物質データ (2020年度実績)

数値説明

規制値は法律、条令、公害防止協定の本文中で最も厳しい数値を記載しています。また、大気排出状況は最大値を示しています。

PRTRについては、第1種指定化学物質のうち、取扱量1t/年以上のものについて記載しています。

表中の専門用語について

NOx：窒素酸化物 SOx：硫黄酸化物 BOD：生物化学的酸素要求量 COD：化学的酸素要求量 SS：水中の懸濁物質濃度

大気汚染物質

岡崎製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー (NO ₂ 大型)	ppm	120	61
	(その他)	ppm	120	72
	乾燥炉(塗装用)	ppm	120	44
ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1	0.005
	乾燥炉(塗装用)	g/Nm ³	0.1	0.002
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5	-
ホルムアルデヒド	乾燥炉	mg/m ³	30	5.6

水島製作所

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー(蒸気)	ppm	150	-
	(暖房)	ppm	150	65
	(小型)	ppm	150	45
	(吸収式冷暖房)	ppm	180	59
	(ブース給気加温施設)	ppm	100	<15
	乾燥炉	ppm	230	44
	溶解炉	ppm	200	<27
	金属加熱炉	ppm	180	40
	総量	Nm ³ /h	12.749	7.284
	ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1
(ブース給気加温施設のみ)		g/Nm ³	0.03	<0.0005
乾燥炉		g/Nm ³	0.1	0.071
溶解炉		g/Nm ³	0.1	<0.001
金属加熱炉		g/Nm ³	0.1	0.018
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.50	0.48

水島製作所 (有害ガス(岡山県条例))

物質	単位	規制値	排出状況(最大)
アクリロニトリル	ppm	40	<0.1
アセトニトリル	ppm	80	<0.1
ホルムアルデヒド	ppm	10	0.8
シアンおよびその化合物	ppm	10	-
二硫化炭素	ppm	40	-
フェノール	ppm	10	0.2
スチレン	ppm	200	<0.1
ベンゼン	ppm	50	1.3
ホスゲン	ppm	0.1	-
塩化ビニル	ppm	500	-

京都製作所 京都工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	78
	乾燥炉	ppm	230	≦93
	溶解炉	ppm	200	≦56
	金属加熱炉	ppm	180	≦110
ばいじん	ボイラー	ppm	0.1	≦0.0080
	乾燥炉	ppm	0.2	0.0027
	溶解炉	ppm	0.1	0.0096
	金属加熱炉	ppm	0.2	0.029
SOx(燃料S分規制)		wt%	0.5	0
ダイオキシン	乾燥炉	ng-TEQ/Nm ³	1	0.041
	溶解炉	ng-TEQ/Nm ³	1	0.48

京都製作所 滋賀工場

物質	設備	単位	規制値	排出状況(最大)
NOx	ボイラー	ppm	150	63
ばいじん	ボイラー	g/Nm ³	0.1	≦0.0049

水質汚濁物質

岡崎製作所

物質	単位	規制値		排出状況(最大)		
		()内は日間平均		最大	最小	平均
pH	—	5.8	8.6	7.7	6.7	7.2
BOD	mg/L	25	(20)	7.3	1.9	4
COD	mg/L	25	(20)	3.1	0.7	1.6
SS	mg/L	30	(20)	6.0	1.0	1.2
油	mg/L	2		<0.50	<0.50	<0.50
銅	mg/L	0.5		<0.01	<0.01	<0.01
亜鉛	mg/L	1		0.3	0.02	0.09
溶解性鉄	mg/L	3		<0.01	<0.01	<0.01
溶解性マンガン	mg/L	3		<0.10	<0.10	<0.10
クロム	mg/L	0.1		<0.02	<0.02	<0.02
大腸菌	個/cm ³	300		550	30	49
全窒素	mg/L	15		8.80	0.40	5.04
全りん	mg/L	2		0.42	0.06	0.19
ふっ素	mg/L	4.0		0.58	0.1	0.28
COD 総量	kg/日	61.6		15.1	0.4	4.8
全窒素 総量	kg/日	71.5		13.1	0.5	4.8
全りん 総量	kg/日	8.6		13.6	0.5	7.0

・上記以外のシアン、六価クロム、カドミウム、有機りん、鉛、フェノール、トリクロロエチレン、1,1,1-トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チオラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)

水島製作所

物質	単位	規制値		排出状況(最大)		
		()内は日間平均		最大	最小	平均
pH	河川	—	6 ~ 8	7.9	6.8	7.3
	海域	—	6 ~ 8	7.8	6.9	7.3
BOD	河川	mg/L	30 (20)	27	<0.5	1.8
COD	河川	mg/L	30 (20)	20	1.6	6.6
	海域	mg/L	20 (15)	6.7	0.8	2.9
SS	河川	mg/L	40 (20)	3.0	<1	<1
	海域	mg/L	40 (20)	<2.5	<1	<1
油	河川	mg/L	2 (1)	1.1	<0.5	<0.5
	海域	mg/L	2 (1)	<0.5	<0.5	<0.5
亜鉛	河川	mg/L	2	0.09	<1	0.09
	海域	mg/L	2	0.06	<0.06	0.06
溶解性鉄	河川	mg/L	10	<0.01	<0.01	<0.01
	海域	mg/L	10	<0.01	<0.01	<0.01
溶解性マンガン	河川	mg/L	10	0.20	<0.2	<0.2
	海域	mg/L	10	<0.01	<0.01	<0.01
大腸菌	河川	個/cm ³	3,000	22	22	22
	海域	個/cm ³	3,000	11	11	11
全窒素	河川	mg/L	120 (60)	14	1.2	7.6
	海域	mg/L	120 (60)	3.6	0.5	2
全りん	河川	mg/L	16 (8)	5.3	0.1	1.6
	海域	mg/L	16 (8)	0.1	0.1	0.1
ほう素	河川	mg/L	10	<0.1	<0.1	<0.1
	海域	mg/L	230	<0.1	<0.1	<0.1
ふっ素	河川	mg/L	8	2.3	0.3	1.3
	海域	mg/L	15	<0.2	<0.2	<0.2
アンモニア、 アンモニウム化合物、 亜硝酸化合物および 硝酸化合物	河川	mg/L	100	7.8	3.4	5.6
	海域	mg/L	100	1.9	1	1.5
COD 総量		kg/日	294	121.9	2.6	23.5
全窒素 総量		kg/日	123	48.2	3.2	25.3
全りん 総量		kg/日	47.8	22.4	0.2	5.4

・上記以外の銅、鉛、シアン、全クロム、六価クロム、カドミウム、有機りん、総水銀、砒素、フェノール、トリクロロエチレン、トリクロロエタン、アルキル水銀、PCB、セレン、四塩化炭素、1,2-ジクロロエタン、1,1-ジクロロエチレン、ジクロロメタン、シス1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレン、1,1,2-トリクロロエタン、ベンゼン、1,3-ジクロロプロペン、シマジン、チオラム、チオベンカルブは、すべて定量下限値以下(検出されない)

水質汚濁物質

京都製作所 京都工場

物質	単位	規制値	排出状況(最大)		
			最大	最小	平均
pH	—	5～9	6.8	6	6.4
BOD	mg/L	600	230	8.1	76
SS	mg/L	600	51	6	21
油	鉱物油	mg/L	5	<1	<1
油	動植物油	mg/L	30	12.6	1
溶解性鉄	mg/L	10	0.65	0.07	0.21
溶解性マンガン	mg/L	10	0.71	0.22	0.42
全窒素	mg/L	240	54.4	1.05	22.7
全りん	mg/L	32	0.9	<0.1	0.2
砒素	mg/L	0.1	<0.05	<0.05	<0.05
ダイオキシン類	pg-TEQ/L	10	<0.0005	<0.0005	<0.0005

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については京都市行政と協定をとり決定しています

京都製作所 滋賀工場

物質	単位	規制値	排出状況(最大)		
			最大	最小	平均
pH	—	5～9	8.1	6.5	7.4
BOD	mg/L	600	22	<0.1	5.2
SS	mg/L	600	11.5	<5.0	5.3
油	mg/L	5	1.5	<1	1
全窒素	mg/L	60	7.9	0.3	3.5
全りん	mg/L	10	0.8	<0.1	0.3

・ 工程系の排水は全て下水道に放流しており、分析項目については湖南市行政と協定をとり決定しています

PRTR対象物質

岡崎製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	6,592	0	45	0	1,648	0	4,899	0
53	エチベンゼン	kg/年	27,233	13,099	0	0	400	2,726	5,873	5,135
71	塩化第二鉄	kg/年	3,820	0	0	0	0	0	0	3,820
80	キシレン	kg/年	62,265	15,956	0	0	395	1,819	24,991	19,104
239	有機スズ化合物 (ジブチル錫オキサイド)	kg/年	1,475	0	0	0	221	0	1,254	0
240	スチレン	kg/年	0	0	0	0	0	0	0	0
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	31,351	4,121	0	0	406	5	13,260	13,559
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	4,103	1,054	0	0	117	2	20	2,910
300	トルエン	kg/年	175,424	26,584	0	0	1,102	35,595	42,461	69,682
302	ナフタレン	kg/年	500	323		0	15	0	0	162
309	ニッケル化合物	kg/年	669	0	53	0	384	0	232	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	10,613	68	0	0	3	0	4,581	5,961
400	ベンゼン	kg/年	4,471	15	0	0	0	0	2,801	1,655
411	ホルムアルデヒド	kg/年	0	0	0	0	0	0	0	0
412	マンガンおよびその化合物	kg/年	1,934	0	115	0	665	0	1,154	0
合計		kg/年	330,450	61,220	213	0	5,356	40,147	101,526	121,988

- ・取扱量＝排出量＋移動量＋リサイクル量＋消費量＋除去処理量
- ・消費量：反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量：焼却・分解・反応などにより他物質に変化した量

PRTR対象物質

水島製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	kg/年	15,356	0	599	0	4,273	0	10,483	0
53	エチルベンゼン	kg/年	7,284	2,721	0	0	206	4,163	47	147
80	キシレン	kg/年	42,119	3,196	0	0	230	4,510	34,020	164
188	N・N-ジシクロヘキシルアミン	kg/年	1,348	0	0	0	1,348	0	0	0
239	有機スズ化合物	kg/年	4,122	0	0	0	206	0	3,916	0
296	1・2・4-トリメチルベンゼン	kg/年	39,553	14,395	0	0	866	0	22,295	1,997
297	1・3・5-トリメチルベンゼン	kg/年	5,056	4,164	0	0	253	0	56	583
300	トルエン	kg/年	85,604	359	0	0	0	10,061	75,184	0
309	ニッケル化合物	kg/年	3,139	0	346	0	1,646	0	1,147	0
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	32,149	180	0	0	0	0	31,968	0
400	ベンゼン	kg/年	5,509	17	0	0	0	0	5,492	0
407	ポリ(オキシエチレン)= アルキルエーテル	kg/年	9,704	0	97	0	9,607	0	0	0
411	ホルムアルデヒド	kg/年	2,079	1,853	0	0	0	0	0	226
412	マンガンおよびその化合物	kg/年	3,137	0	166	0	1,190	0	1,767	14
438	メチルナフタレン	kg/年	3,926	217	0	0	0	0	3,709	0
合計		kg/年	260,083	27,101	1,208	0	19,824	18,734	190,084	3,132

- ・取扱量＝排出量＋移動量＋リサイクル量＋消費量＋除去処理量
- ・消費量：反応により他物質に変化もしくは製品に含有して持ち出される量
- ・除去処理量：焼却・分解・反応などにより他物質に変化した量

PRTR対象物質

京都製作所

NO.	物質名	単位	取扱量	排出量		移動量		リサイクル量	消費量	除去処理量
				大気	公共用水域	下水道	廃棄物			
37	ビスフェノールA	kg/年	2,993	0	0	0	0	0	2,984	9
53	エチルベンゼン	kg/年	4,008	1	0	0	0	0	4,007	0
80	キシレン	kg/年	18,431	6	0	0	0	0	18,425	0
258	ヘキサメチレンテトラミン	kg/年	22,176	0	0	0	0	0	15,523	6,653
296	1.2.4-トリメチルベンゼン	kg/年	21,497	6	0	0	0	0	21,490	0
297	1.3.5-トリメチルベンゼン	kg/年	3,943	1	0	0	0	0	3,942	0
300	トルエン	kg/年	82,726	25	0	0	0	0	82,701	0
349	フェノール	kg/年	2,130	0	0	0	0	0	1,704	426
392	ノルマル-ヘキサン	kg/年	4,998	2	0	0	0	0	4,997	0
400	ベンゼン	kg/年	2,244	0	0	0	0	0	2,243	0
合計		kg/年	165,145	41	0	0	0	0	158,016	7,088
243	ダイオキシン類	μg-TEQ/年		11,100						

生物多様性関連データ

生息地の保護・復元状況(2020年度までの実績)

事業所	保護 事業所や周辺地域に自生する植物、生息する生物を保全する取り組み	復元 事業所や周辺地域の生態系を本来の植物や生物が自生・生息する状態に戻す取り組み
滋賀工場	サギソウが生息する「谷津田」の環境保全	様々な昆虫類などの生息環境となるチガヤ群生の復元
京都工場	ビオトープ作成による昆虫類などの生息環境の整備	京都市在来植物であるフタバアオイ、ヒオウギ、フジバカマの植栽 京都市在来水生植物であるオニバス、アサザ、コガマの植栽
岡崎製作所・技術センター	バードバス設置による鳥類の生育環境の整備	—
	テストコース下のカルバート整備による哺乳類などの移動経路の確保	

事業所および周辺における希少種(環境省レッドリスト)の生息状況(2019年度までの状況)

滋賀工場および周辺(調査期間:2013年~2014年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	3	カスミサンショウウオ、ミズスマシ、ミナミメダカ
NT(準絶滅危惧)	7	サギソウ、ヒメコヌカグサ、ハイタカ、ニホンイシガメ、トノサマガエル、タバサナエ、フタスジサナエ
EN(絶滅危惧1B類)	1	昆虫類(具体的な種は非公開)

岡崎製作所・技術センター(調査期間:2016年)

カテゴリー	種数	発見された種
NT(準絶滅危惧)	2	オオタカ、ハイタカ
DD(情報不足)	1	ヤマトアシナガバチ

水島製作所(調査期間:2017年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	1	ハヤブサ
NT(準絶滅危惧)	2	ミサゴ、ノスリ(岡山県レッドデータブック)

十勝研究所(調査期間:2018年)

カテゴリー	種数	発見された種
VU(絶滅危惧2類)	7	オジロワシ、クマガラ、スナヤツメ北方種、ニホンザリガニ、チドリケマン、エゾムラサキツツジ、カイジンドウ
NT(準絶滅危惧)	12	エゾクロテン、ヨタカ、オオジシギ、オオタカ、テラニシケアリ、ヒョウモンチョウ(北海道・本州北部亜種)、カバイロシジミ、モノアラガイ、ケシゲンゴロウ、キベリクロヒメゲンゴロウ、ガムシ、イトモ
EN(絶滅危惧1B類)	2	コガタカワシンジュガイ、エゾハリスゲ
DD(情報不足)	4	エゾシマリス、エゾライチョウ、エゾサンショウウオ、ネグロクサアブ

京都工場(調査期間:2019年)

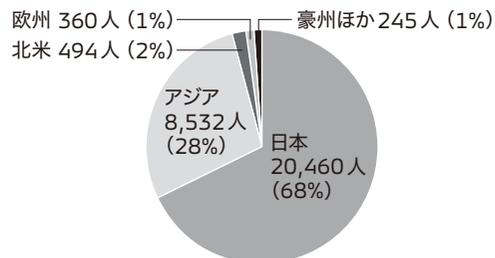
カテゴリー	種数	発見された種
DD(情報不足)	1	ケリ

人事関連データ

従業員数

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
単独従業員数	合計	13,222人	13,693人	14,171人	14,407人	13,951人
	男性	11,932人	12,336人	12,695人	12,848人	12,403人
	女性	1,290人	1,357人	1,476人	1,559人	1,548人
連結従業員数		29,604人	30,507人	31,314人	32,171人	30,091人
連結臨時従業員数 (連結臨時従業員比率)		3,892人 (13%)	7,122人 (23%)	8,682人 (28%)	7,558人 (23%)	6,434人 (21%)

地域別従業員数(連結ベース合計 30,091人)



海外子会社における現地採用者の管理職登用数

管理職登用数	人数	1,018人
	比率	10.6%
従業員数	9,631人	

(2021年3月時点)

女性の役職登用状況

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
女性管理職 (※1)	人数	49人	58人	68人	74人	80人
	比率	2.9%	3.5%	3.9%	3.5%	4.1%
	うち部長職 以上	6人	11人	13人	14人	13人
女性役員(※2)	人数	2人	3人	5人	5人	3人
	比率	5.1%	7.7%	12.5%	12.5%	8.8%

※1: 含む退職派遣者・出向者、除く医務系列

※2: 女性役員人数には社外取締役を含む

従業員の構成(単独)

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
平均年齢	男性	41.1歳	41.9歳	41.6歳	41.4歳	41.1歳
	女性	38.3歳	39.2歳	38.5歳	38.1歳	37.5歳
平均勤続年数	男性	16.7年	16.6年	16.7年	16.2年	15.8年
	女性	12.3年	12.8年	12.4年	11.6年	11.1年
離職者数		665人	539人	533人	735人	1,002人
定年		221人	248人	272人	381人	203人
自己都合 (自己都合離職率)		421人 (63%)	249人 (46%)	240人 (45%)	303人 (41%)	305人 (30%)
会社都合		8人	2人	7人	14人	11人
転籍などその他		15人	40人	14人	37人	483人

新卒採用者数

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
合計	男性	298人	220人	314人	368人	386人
	女性	40人	31人	54人	92人	85人
大卒・修士以上	男性	196人	133人	226人	229人	204人
	女性	34人	27人	47人	76人	76人
短大・専門	男性	2人	1人	5人	1人	0人
	女性	0人	0人	0人	0人	0人
高卒・ほか	男性	100人	86人	83人	138人	182人
	女性	6人	4人	7人	16人	9人

労働時間と有給休暇取得率

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
一人あたりの 年間総労働時間	2,092.9時間	2,115.5時間	2,131.2時間	2,013.6時間	1,880.8時間
一人あたりの 所定外労働時間	328.3時間	329.5時間	372.3時間	288.6時間	221.4時間
年次有給休暇 取得率(※3)	81.6%	82.6%	86.6%	100.6%	99.2%

※3: $\frac{\text{年次有給休暇 当年度取得日数 (前年度繰越分 + 当年度付与分)}}{\text{年次有給休暇 当年度付与日数}} \times 100$

育児休業取得者数と復帰後定着率

		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
育児休業取得者数	合計	86人	127人	131人	194人	81人
	男性	3人	6人	10人	49人	35人
	女性	83人	121人	121人	145人	46人
復帰後定着率(※1)		91.9%	92.3%	100%	97.7%	96%

※1：育児休業から復職した後、12カ月経過時点で在籍している従業員の総数 ÷ 前報告期間中に育児休業を終了した従業員の総数 ×100

ワーク・ライフ・バランスに関する主な制度

2020年度実績		男性	女性	合計
育児	妊娠期休業	0人	7人	7人
	産前産後休業	0人	59人	59人
	育児休業	35人	46人	81人
	子の看護休業	248人	151人	399人
	育児勤務	3人	159人	162人
介護	介護休業	3人	1人	4人
	短期の介護休業	146人	44人	190人
	介護勤務	1人	4人	5人
共通、その他	ライフプラン休業	68人	26人	94人
	積立休暇	194人	9人	203人
	フレックスタイム (管理職を含む)(※2)	7,006人	1,221人	8,227人
	再雇用制度 再雇用登録者数 (2020年度復帰の実績は1)	16人	6人	22人
	帯同休業(2020年度復帰の実績は2名)	0人	8人	8人

※2：フレックスタイム制度は制度適用の実在社員数(2021年4月1日時点)

障がい者雇用の推移(※3)



※3：「障がい者の雇用の促進等に関する法律」にもとづき、重度の障がいのある方1人を2人とみなし算出

2020年度の研修実績

年間受講者数(延べ)	12,834人
年間総受講時間	240,359時間
従業員1人あたりの受講時間・日	17.2時間・2.1日
従業員1人あたりの研修費用	5,296円

給与水準

初任給	高卒事技	166,900円
	高卒技能	172,900円
	高専	186,600円
	短大	171,400円
	大卒	210,400円
	院卒(修士)	232,400円
全従業員の平均給与	(年収)	6,519,000円
	男性の給与に対する女性の給与の比率	(年収) 78%
業績連動報酬の比率	部長	最大で年俸の35%
	担当部長	最大で年俸の25%
	マネージャー	最大で年俸の20%

災害度数率(災害発生頻度)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
全災害度数(※4)	0.54	0.60	0.41	0.42	0.30
休業度数(※5)	0.06	0.09	0.10	0.10	0.00

※4：延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

※5：延べ100万労働時間あたりの休業災害件数

社員持株会

2021年3月時点	
社員持株会 会員数	1,038人
入会率	6.0%
保有株数	2,014,580株

ガバナンス関連データ

2020年度末時点コーポレート・ガバナンス概要

組織形態	指名委員会等設置会社
取締役会の構成	14人
社外取締役	12人
うち独立役員	6人
取締役会開催数	16回
取締役会出席率	96.3%
うち社外取締役の出席率	95.6%
取締役会議長	取締役会長(※)
法定委員会	指名委員会、報酬委員会、監査委員会
指名委員会	5人(うち社外役員4人) 議長 社外取締役(独立役員)
報酬委員会	5人(うち社外役員4人) 議長 社外取締役
監査委員会	5人(うち社外役員4人) 議長 社外取締役(独立役員)

※：会長の職責は、取締役 執行役社長が代行

2020年度報酬などの総額

報酬などの総額は、有価証券報告書において開示しています。

(WEB) <https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/yuka.html>

コンプライアンス関連データ

	単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
社員相談室(ヘルプライン)への通報・相談数	件	153	170	194	166	112
社外弁護士相談窓口(ヘルプライン)への通報・相談数	件	2	4	13	4	2
グローバル内部通報窓口への通報・相談数	件	—	—	14	25	14
お取引先様相談窓口への通報・相談数	件	0	0	0	3	4

GRIスタンダード対照表

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI102：一般開示事項 2016		
組織のプロフィール		
102-1	a. 組織の名称	会社概要
102-2	a. 組織の事業活動に関する説明 b. 主要なブランド、製品、およびサービス。特定の市場で販売が禁止されている製品またはサービスがあれば、その説明を含める	会社概要 有価証券報告書P4-5 事業の内容
102-3	a. 組織の本社の所在地	会社概要
102-4	a. 組織が事業を展開している国の数、および重要な事業所を所有している国の名称	会社概要 有価証券報告書P4-9 事業の内容／関係会社の状況
102-5	a. 組織の所有形態や法人格の形態	会社概要 有価証券報告書P35-44 株式等の状況
102-6	a. 参入市場	会社概要 有価証券報告書P4-9 事業の内容／関係会社の状況
102-7	a. 組織の規模	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 従業員の状況、P18-22 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析
102-8	a. 雇用契約（正社員と臨時雇用者）別の、男女別総従業員数 b. 雇用契約（正社員と臨時雇用者）別の、地域別総従業員数 c. 雇用の種類（常勤と非常勤）別の、男女別総従業員数 d. 組織の活動の相当部分を担う者が、従業員以外の労働者であるか否か。該当する場合、従業員以外の労働者が担う作業の性質および規模についての記述	会社概要 ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P11 従業員の状況
102-9	a. 組織のサプライチェーンの説明。組織の活動、主要なブランド、製品、およびサービスに関するサプライチェーンの主要要素を含める	社会>持続可能なサプライチェーンの実現 有価証券報告書P4-5 事業の内容
102-10	a. 組織の規模、構造、所有形態、またはサプライチェーンに関して生じた重大な変化	該当なし
102-11	a. 組織が予防原則や予防的アプローチに取り組んでいるか。またその取り組み方	環境>環境マネジメント ガバナンス>リスク管理 有価証券報告書P14-17 事業等のリスク
102-12	a. 外部で作成された経済、環境、社会の憲章、原則その他のイニシアティブで、組織が署名または支持しているもののリスト	編集方針 サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>支持または参考にしている外部イニシアティブ
102-13	a. 業界団体、その他の協会、および国内外の提言機関で組織が持っている主な会員資格のリスト	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>外部団体への参画 社会>人権の尊重>マネジメント体制

番号	開示要求事項の内容	記載場所
戦略		
102-14	a. 組織とサステナビリティの関連性、およびサステナビリティに取り組むための戦略に関する、組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明	トップコミットメント
102-15	a. 重要なインパクト、リスク、機会の説明	トップコミットメント サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ 各マテリアリティ>マテリアリティの中長期ビジョン（P27、38、41、46、49、53、57、64、67、73、77、84、88、95） 環境>気候変動・エネルギー問題への対応>TCFD提言への対応 有価証券報告書P14-17 事業等のリスク
倫理と誠実性		
102-16	a. 組織の価値観、理念、行動基準・規範についての説明	サステナビリティマネジメント>企業理念・方針 ガバナンス>コンプライアンス>基本的な考え方・方針
102-17	a. 組織内外に設けられている倫理的行為および合法行為、ならびに組織の誠実性に関する助言を求める制度についての説明	ガバナンス>コンプライアンス>社内および社外相談窓口の設置 環境>環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応 社会>持続可能なサプライチェーンの実現>お取引先様相談窓口の設置
ガバナンス		
102-18	a. 組織のガバナンス構造。最高ガバナンス機関の委員会を含む b. 経済、環境、社会項目に関する意思決定に責任を負っている委員会	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント> サステナビリティ推進体制 ガバナンス>内部統制 コーポレートガバナンス報告書P17 内部統制システムの概要を含むコーポレート・ガバナンス体制についての模式図
102-19	a. 最高ガバナンス機関から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会項目に関して権限委譲を行うプロセス	有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-20	a. 組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会項目の責任者として任命しているか b. その地位にある者が、最高ガバナンス機関の直属となっているか	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント> サステナビリティ推進体制 有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-21	a. ステークホルダーと最高ガバナンス機関の間で、経済、環境、社会項目に関して協議を行うプロセス b. 協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス機関への結果のフィードバックをどのように行っているか	社会>労働安全衛生の推進>労使関係 株主総会ウェブサイト（定時株主総会招集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書） コーポレートガバナンス報告書P2 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報>株主と建設的な対話に関する方針

番号	開示要求事項の内容	記載場所
102-22	a. 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成。	ガバナンス>役員一覧 コーポレートガバナンス報告書P4-11 経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織その他のコーポレート・ガバナンス体制の状況 有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-23	a. 最高ガバナンス機関の議長が組織の執行役員を兼ねているか否か b. 議長が執行役員を兼ねている場合、組織の経営におけるその者の役割と、そのような人事の理由	有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-24	a. 最高ガバナンス機関およびその委員会メンバーの指名と選出のプロセス b. 最高ガバナンス機関のメンバーの指名と選出で用いられる基準	コーポレートガバナンス報告書P1-11 Iコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報 II 経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織その他のコーポレート・ガバナンス体制の状況
102-25	a. 利益相反の回避、対処のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b. 利益相反に関する情報をステークホルダーに開示しているか。最低限、次の事項を含む	コーポレートガバナンス報告書P1-3 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
102-26	a. 経済、環境、社会項目に関わる組織の目的、価値観、ミッション・ステートメント、戦略、方針、目標の策定、承認、更新に際して、最高ガバナンス機関と役員が果たす役割	有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-27	a. 経済、環境、社会項目に関する最高ガバナンス機関の集会的知見を発展、強化するために実施した施策	コーポレートガバナンス報告書P1-3 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
102-28	a. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンスを評価するためのプロセス b. 当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度 c. 当該評価が自己評価であるか否か d. 最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンス評価に対応して行った措置。最低限、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を含む	ガバナンス>コーポレート・ガバナンス>コーポレート・ガバナンス体制 コーポレートガバナンス報告書P1-3 コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方及び資本構成、企業属性その他の基本情報
102-29	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントにおける最高ガバナンス機関の役割。デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス機関の役割を含む b. 最高ガバナンス機関による経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントをサポートするために、ステークホルダーとの協議が活用されているか否か	有価証券報告書P14-17 事業等のリスク、P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-30	a. 経済、環境、社会項目に関するリスクマネジメント・プロセスの有効性のレビューにおける最高ガバナンス機関の役割	ガバナンス>リスク管理>リスク管理体制の整備
102-31	a. 経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会に関して最高ガバナンス機関が行うレビューの頻度	ガバナンス>リスク管理>リスク管理体制の整備
102-32	a. 組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな項目が取り上げられていることを確認する機能を果たしている最高位の委員会または役職	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制
102-33	a. 最高ガバナンス機関に対して重大な懸念事項を伝達するために設けられているプロセス	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制
102-34	a. 最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の性質と総数 b. 重大な懸念事項への対処、解決のために使われたメカニズム	ガバナンス>コンプライアンス>マネジメント体制

番号	開示要求事項の内容	記載場所
102-35	a. 最高ガバナンス機関および役員に対する報酬方針 b. 報酬方針におけるパフォーマンス基準と、最高ガバナンス機関および役員の経済、環境、社会項目における目標がどのように関係しているか	コーポレートガバナンス報告書P8 インセンティブ関係 有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-36	a. 報酬の決定プロセス b. 報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否か c. 報酬コンサルタントと組織との間に存在するその他の関係	コーポレートガバナンス報告書P8 インセンティブ関係 有価証券報告書P49-73 コーポレート・ガバナンスの状況等
102-37	a. 報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め、また考慮しているか b. 考慮している場合、報酬方針や提案への投票結果	株主総会ウェブサイト(定時株主総会招集ご通知、定時株主総会決議ご通知、臨時報告書)
102-38	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の、同じ国の全従業員における年間報酬総額の中央値(最高給与所得者を除く)に対する比率	—
102-39	a. 組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の増加率の、同じ国の全従業員における年間報酬総額の中央値(最高給与所得者を除く)の増加率に対する比率	—
ステークホルダー・エンゲージメント		
102-40	a. 組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループのリスト	サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
102-41	a. 団体交渉協定の対象となる全従業員の割合	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
102-42	a. 組織がエンゲージメントを行うステークホルダーを特定および選定する基準	—
102-43	a. 組織のステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法。種別別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメントの頻度を含む。また、特に報告書作成プロセスの一環として行ったエンゲージメントか否かを示す	サステナビリティマネジメント>ステークホルダー・エンゲージメント
102-44	a. ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された重要な項目および懸念。次の事項を含む i. 組織が重要な項目および懸念にどう対応したか(報告を行って対応したものを含む)	—
報告実務		
102-45	a. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体のリスト b. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の記載から外れているか否か	有価証券報告書 P6-10 関係会社の状況
102-46	a. 報告書の内容および項目の該当範囲を確定するためのプロセスの説明 b. 組織が報告書の内容を確定する際、報告原則をどのように適用したかについての説明	編集方針
102-47	a. 報告書の内容を確定するプロセスで特定したマテリアルな項目のリスト	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
102-48	a. 過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合、再記述の影響および理由	該当なし
102-49	a. マテリアルな項目および項目の該当範囲について、過去の報告期間からの重大な変更	該当なし
102-50	a. 提供情報の報告期間	編集方針
102-51	a. 前回発行した報告書の日付(該当する場合)	編集方針
102-52	a. 報告サイクル	編集方針

番号	開示要求事項の内容	記載場所
102-53	a. 報告書またはその内容に関する質問の窓口	編集方針
102-54	a. 組織がGRIスタンダードに準拠し、次のいずれかの選択肢を選んで報告書を作成したことを表す主張	—
102-55	a. GRIの内容索引(使用した各スタンダードを明記し、報告書に記載したすべての開示事項を一覧表示する) b. 内容索引には、各開示事項について次の情報を含める	GRIスタンダード対照表
102-56	a. 報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行の説明 b. 報告書が外部保証を受けている事項、保証されていない事項	—
GRI103 : マネジメント手法 2016		
103-1	各マテリアルな項目に関する次の情報 a. その項目がマテリアルである理由の説明 b. マテリアルな項目の該当範囲。 c. 該当範囲に関する具体的な制約事項	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ
103-2	各マテリアルな項目に関する次の情報 a. 組織がその項目をどのようにマネジメントしているかについての説明 b. マネジメント手法の目的に関する表明 c. マネジメント手法に次の要素が含まれている場合、各要素についての説明	サステナビリティマネジメント>サステナビリティマネジメント>サステナビリティ推進体制 サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ>マテリアリティ(重要課題)の特定と見直し マテリアリティの2020年度目標と実績
103-3	各マテリアルな項目に関する次の情報 a. 組織によるマネジメント手法の評価方法	サステナビリティマネジメント>三菱自動車のマテリアリティ>マテリアリティ(重要課題)の特定と見直し マテリアリティの2020年度目標と実績
経済		
GRI201 : 経済パフォーマンス 2016		
201-1	a. 創出、分配した直接的経済価値 b. 影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	有価証券報告書P77 連結損益計算書 社会>社会貢献活動の推進>基本的な考え方・方針(社会貢献支出額・内訳)
201-2	a. 気候変動に起因してもたらされるリスクや機会、事業、収益、費用に実質的な変動が生じる可能性のあるもの	有価証券報告書P14-17 事業等のリスク
201-3	a. 組織の一般財源で当該制度の債務をまかなっている場合、その債務の推定額 b. 年金制度の債務を支払うために別の基金を持っている場合、その説明 c. 年金制度の債務を支払うために設けられた基金が不足している場合、雇用者が完全補償実現に向けて実施している戦略があればそれを説明する。また雇用者が完全補償実現の目標時期を設定している場合は、それについて説明する d. 従業員、雇用者による拠出額が給与に占める割合 e. 退職金積立制度への参加レベル	有価証券報告書P106-108 退職給付関係

番号	開示要求事項の内容	記載場所
201-4	a. 組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額 b. 201-4-aの情報の国別内訳 c. 組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	—
GRI202：地域経済での存在感 2016		
202-1	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準新人給与の比率（男女別）	—
202-2	重要事業拠点における地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	ESGデータ集>人事関連データ
GRI203：間接的な経済インパクト 2016		
203-1	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	社会>事業を通じた地域経済への貢献
203-2	著しい間接的な経済的インパクト（プラスおよびマイナス）と特定された事例	社会>事業を通じた地域経済への貢献
GRI204：調達慣行 2016		
204-1	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
GRI205：腐敗防止 2016		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所の総数と比率、特定した著しいリスク	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	ガバナンス>コンプライアンス>腐敗防止
GRI206：反競争的行為 2016		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	ガバナンス>コンプライアンス
GRI207：税務 2019		
207-1	税務へのアプローチ	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-2	ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	ガバナンス>コンプライアンス>税務に対する考え方
207-4	国別の報告	—
環境		
GRI301：原材料 2016		
301-1	使用原材料の重量または体積	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
301-2	主要製品やサービスの生産に使用したリサイクル材料の割合	—
301-3	再生利用された製品と梱包材	環境>資源循環の取り組み
GRI302：エネルギー 2016		
302-1	組織内のエネルギー消費量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-2	組織外のエネルギー消費量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-3	エネルギー原単位	—

番号	開示要求事項の内容	記載場所
302-4	エネルギー消費量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
GRI303：水と廃水 2018		
303-1	共有資源としての水との相互作用	環境>水資源の保全
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	環境>水資源の保全
303-3	取水	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
303-4	排水	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ 環境>水資源の保全
303-5	水消費	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
GRI304：生物多様性 2016		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、貸借、管理している事業サイト	環境>生物多様性の保全
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	環境>生物多様性の保全
304-3	生息地の保護・復元	環境>生物多様性の保全
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	ESGデータ集>生物多様性関連データ
GRI305：大気への排出 2016		
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体での温室効果ガス (GHG) への対応
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体での温室効果ガス (GHG) への対応
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ3)	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 気候変動・エネルギー問題への対応>サプライチェーン全体での温室効果ガス (GHG) への対応
305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ マテリアリティの特定 環境>取り組み方針>環境ターゲット2030
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ
305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI306：排水および廃棄物 2020		
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	環境>資源循環の取り組み
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	環境>資源循環の取り組み
306-3	発生した廃棄物	ESGデータ集>製品・事業活動関連環境データ 環境>資源循環の取り組み
306-4	処分されなかった廃棄物	ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
306-5	処分された廃棄物	ESGデータ集>大気・水質・PRTR対象物質データ
GRI307：環境コンプライアンス 2016		
307-1	環境法規制の違反	環境マネジメント>環境規制遵守、事故・苦情対応
GRI308：サプライヤーの環境面のアセスメント 2016		
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
社会		
GRI401：雇用 2016		
401-1	従業員の新規雇用の総数と比率（年齢層、性別、地域による内訳）	ESGデータ集>人事関連データ
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	ESGデータ集>人事関連データ 有価証券報告書P106-108 退職給付関係
401-3	育児休暇を取得した従業員数（男女別）	ESGデータ集>人事関連データ
GRI402：労使関係 2016		
402-1	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間（労働協約で定めているか否かも含む）	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
GRI403：労働安全衛生 2018		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	社会>労働安全衛生の推進
403-2	危険性（ハザード）の特定、リスク評価、事故調査	社会>労働安全衛生の推進
403-3	労働衛生サービス	社会>労働安全衛生の推進
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	社会>労働安全衛生の推進
403-6	労働者の健康増進	社会>労働安全衛生の推進
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	—
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	社会>労働安全衛生の推進>労使関係

番号	開示要求事項の内容	記載場所
403-9	労働関連の傷害	社会>労働安全衛生の推進 ESGデータ集>人事関連データ
403-10	労働関連の疾病・体調不良	—
GRI404：研修と教育 2016		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	ESGデータ集>人事関連データ
404-2	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	社会>人材育成の強化
404-3	業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率(男女別、従業員区分別)	社会>人材育成の強化
GRI405：ダイバーシティと機会均等 2016		
405-1	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	ESGデータ集>人事関連データ
405-2	基本給と報酬総額の男女比	社会>人材育成の強化 ESGデータ集>人事関連データ
GRI406：非差別 2016		
406-1	差別事例と実施した救済措置	—
GRI407：結社の自由と団体交渉 2016		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	社会>労働安全衛生の推進>労使関係
GRI408：児童労働 2016		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
GRI409：強制労働 2016		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
GRI410：保安慣行 2016		
410-1	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	—
GRI411：先住民の権利 2016		
411-1	先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	—
GRI412：人権アセスメント 2016		
412-1	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	社会>人権の尊重>基本的な考え方・人権方針
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	社会>人権の尊重>人権方針の遵守
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	社会>人権の尊重>基本的な考え方・人権方針

番号	開示要求事項の内容	記載場所
GRI413：地域コミュニティ 2016		
413-1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	社会>事業を通じた地域経済への貢献
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスの影響（現実のもの、潜在的なもの）を及ぼす事業	—
GRI414：サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
414-1	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
414-2	サプライチェーンで社会に及ぼす著しいマイナスの影響（現実のもの、潜在的なもの）および実施した措置	社会>持続可能なサプライチェーンの実現
GRI415：公共政策 2016		
415-1	政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）	ガバナンス>コンプライアンス>政治的関与（政治献金）
GRI416：顧客の安全衛生 2016		
416-1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	有価証券報告書P4-5 事業の内容
416-2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数（結果の種類別）	リコール情報
GRI417：マーケティングとラベリング 2016		
417-1	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	社会>製品品質、セールス・サービス品質の向上
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数（結果の種類別）	ガバナンス>コンプライアンス
417-3	マーケティング・コミュニケーション（広告、プロモーション、スポンサー活動を含む）に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数（結果の種類別）	ガバナンス>コンプライアンス
GRI418：顧客のプライバシー 2016		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の件数	—
GRI419：社会経済面のコンプライアンス 2016		
419-1	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金金額	ガバナンス>コンプライアンス

マテリアリティの2020年度目標と実績

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
E：環境	気候変動・エネルギー問題への対応	2030年での新車CO ₂ 排出量▲40% (2010年度比)	最新の経営計画にもとづく新車CO ₂ 排出量の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	最新の経営計画にもとづいて新車CO ₂ 排出量を把握し、次期商品計画に反映	○	P28	 
			—	CO ₂ 排出量	▲14%	—		
		2030年での電動車販売比率50%	最新の経営計画にもとづく電動車販売比率の把握、および把握した結果と目標のギャップを解消する施策の次期商品計画への反映	取り組みの進捗	最新の経営計画にもとづいて電動車販売比率を把握し、次期商品計画に反映	○		
			—	電動車販売比率	8%	—		
		2030年での事業活動CO ₂ 排出量▲40% (2014年度比)	各拠点のCO ₂ 排出目標の把握・評価	取り組みの進捗	各拠点の目標および実績を確認のうえ、社全体としての取り組み状況を把握・評価	○		
	—	CO ₂ 排出量	▲37%	—				
	気候変動への適応策の実施	電動車を活用した電力供給システムなどの災害対策施策の推進	取り組みの進捗	電動DRIVE STATION/HOUSE、DENDOコミュニティサポートプログラム、V2X実証事業などの施策を実施	○			
	資源循環の取り組み	脱石油資源プラスチック材の採用拡大	車両における脱石油由来プラスチック材使用率の拡大に向けたロードマップ作成	取り組みの進捗	脱石油由来プラスチック材の使用拡大を検討する車種および部品を明確化。2025年度目標および施策をまとめたロードマップを作成	○	P38	
				取り組みの進捗	・国内工場：達成 ・海外工場：環境パフォーマンス管理システムによる廃棄物データの管理運用を開始	○		
		2030年度に直接埋立廃棄物ゼロ化 (0.5%未満)	・国内工場：直接埋立廃棄物ゼロ (0.5%未満) ・海外工場：データの把握開始	取り組みの進捗	・国内工場：達成 ・海外工場：環境パフォーマンス管理システムによる廃棄物データの管理運用を開始	○		
電動車の使用済みバッテリーの再利用	岡崎製作所に電力貯蔵システム（BESS（※1））を導入してリユースバッテリーの活用課題検証を開始	取り組みの進捗	BESS実証試験の設備を設置し、VPP（※2）実証試験を実施	○				
環境汚染の防止	製品含有環境負荷物質の適切な管理	管理対象物質の適切な管理	取り組みの進捗	規制物質の情報入手、社内管理システムの改修、新規規制物質の含有調査などを実施	○	P41	  	

※1：BESS：Battery Energy Storage System.

※2：VPP：Virtual Power Plant. 情報通信技術などにより、分散するエネルギーリソースを統合的に制御し、あたかも一つの発電設備のように機能する仮想発電所

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
E：環境	水資源の保全	各拠点の水リスクを踏まえた管理の実施	水使用量を把握する拠点数の拡大	水使用量把握拠点数	海外拠点の水使用量実績を把握	○	P46	
	生物多様性の保全	国内拠点の生態系調査を生かした保全活動の推進	・国内拠点での在来生物の育成・保護 ・国内外での植林・育林活動の実施	各取り組み項目の実施	・京都工場でのビオトープ(※1)づくり ・パジェロの森(山梨県)での植林・育林活動の実施 ・タイでの植林プロジェクト開始	○	P49	
S：社会	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	道路交通事故の削減に寄与する製品の提供	安全技術ごとの基本指針を計画通り策定	策定実績	計画通り策定	○	P53	
	製品品質、セールス・サービス品質の向上	製品品質の向上	新車販売後3カ月間の不具合指摘率のさらなる低減	新車販売後3カ月間の不具合指摘率	低減目標を達成	○	P57	—
		セールス品質の向上	SSI(セールス満足度)ASEAN5において、業界調査3位以内(※2)	SSI(セールス満足度)	SSI(セールス満足度)ASEAN5において、5カ国中3カ国が目標達成	△		
		サービス品質の向上	CSI(サービス満足度)ASEAN5において、業界調査3位以内(※2)	CSI(サービス満足度)	CSI(サービス満足度)ASEAN5において、5カ国中5カ国が目標達成	○		
	事業を通じた地域経済への貢献	雇用	現地雇用の持続的な創出	雇用実績	タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムで、現地従業員計1万1千人(非正規雇用含む)の雇用創出	—	P64	  
		人材育成	地域経済の発展を担う人材の成長支援	研修件数 参加者数	代表的な研修 ディーラースタッフに向け営業・サービス研修/現地社員に向け業務レベル強化セミナー/技術向上に向け「ものづくり教育」研修/内部統制、コンプライアンス研修	○		
投資		地域経済の成長を支える設備投資の継続実施	投資計画の進捗	主な投資計画 タイ塗装工場更新、太陽光発電設備設置/フィリピン・アセアン向け商用車輸出準備/ベトナム新工場検討	○			

※1：ビオトープ：生物が自然な状態で生息している空間

※2：2020年度に業界調査の実施がない国に関しては自社調査で目標を設定(インドネシア、フィリピン、マレーシア)

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリ	マテリアリティ	主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
S：社会	事業を通じた地域経済への貢献	技術移転	現地生産の継続による地域の製造業の高度化支援	プロジェクトの進捗	主なプロジェクト ベトナム、マレーシアで『エキスパンダー』の現地生産を開始/タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムで、職業訓練校や技術系大学に奨学金付与、実習車両提供、訪問授業を実施	○	P64	
			エンジン現地生産化	事業性KPI目標	事業性、KPI目標を達成し、インドネシアにてエンジン量産を開始	○		
		輸出	輸出による外貨獲得を通じた地域経済の成長支援	輸出台数実績	輸出台数、タイ20.2万台、インドネシア3.9万台	○		
		環境・社会貢献	当社独自技術・サービスを生かした地域社会問題の解決支援	貢献実績	『アウトランダー PHEV』を活用した取り組みを実施 タイで『アウトランダー PHEV』の生産開始、インドネシアで赤十字に貸与の『アウトランダー PHEV』が新型コロナウイルス感染症防止活動に従事など	○		
新しい常態に対応した働き方改革の推進（ダイバーシティ、ワーク・ライフ・バランス）	働き方改革の促進	働き方改革施策の継続実施	時間外労働時間（事技系列）(※1)	18.7時間/月	△	P67		
			有給休暇取得（事技、技能(※2)、医務系列(※3)）	19.3日/年	○			
			在宅勤務率（田町地区）	77%（年度平均）	○			
		女性活躍の推進	女性活躍を推進するため継続的な施策の実施	女性管理職数	79人（2021年4月時点）			△
		障がい者雇用の促進	障がい者雇用促進の継続	障がい者雇用率	2.36%（2021年3月時点）			○
人材育成の強化	Web研修の活用・定着	事技系研修を100% Web受講可能な状態で実施	教育プログラム	新型コロナウイルス感染症の影響で集合研修の開催が困難となったことを背景に事技系研修の100%オンライン化達成	○	P73		

※1：事技系列：企画・調整・研究・調査など事務技術的業務を行う社員

※2：技能系列：直接生産作業や部品供給、設備保全、検査などの補完業務を行う社員。または、それらに関する監督・指揮、技能指導、現場支援などを行う社員

※3：医務系列：医師、薬剤師、看護師などの医療衛生関係業務を行う社員

○：計画通り △：遅れあり

カテゴリー	マテリアリティ	主な取り組み内容	2020年度目標	指標	2020年度実績	自己評価	掲載ページ	関連するSDGs
S：社会	労働安全衛生の推進	安全な職場づくり	安全な職場づくり施策の継続	全災害度数(※)	0.30	△	P77	
	持続可能なサプライチェーンの実現	サプライチェーンCSRの強化	<ul style="list-style-type: none"> 「サプライヤー CSR ガイドライン」を当社海外生産拠点へ展開 取引先のCSR第三者評価実施の支援 	<ul style="list-style-type: none"> 「サプライヤー CSR ガイドライン」の趣旨浸透 取引先におけるCSR第三者評価の推奨 	<ul style="list-style-type: none"> 「サプライヤー CSR ガイドライン」をタイ、インドネシア、フィリピンの生産拠点よりそれぞれの取引先へ展開済 取引先に対して「第三者評価」の趣旨説明を実施。評価開始済 	○	P84	  
	社会貢献活動の推進	社会課題や地域ニーズに即した、継続的な活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 社会貢献活動方針の見直し ロゴマークを活用した情報発信の強化 	—	<ul style="list-style-type: none"> 新・社会貢献活動方針の策定、対外発表 ロゴマークを活用したグローバルな情報発信の実施 	○	P88	 
G：ガバナンス	ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底	内部統制委員会の運用	年2回開催し、執行役社長に内部統制状況および評価を報告	内部統制委員会	4月と11月に委員会を開催済	○	P95	 
		重大インシデントの発生防止	効果的な内部統制による重大インシデントの発生防止	重大インシデント	発生なし	○		

※：延べ100万労働時間あたりの休業・不休災害件数

第三者意見



日本政策投資銀行
設備投資研究所
エグゼクティブフェロー
竹ヶ原 啓介氏

サステナビリティレポート2021は、企業理念や戦略を紹介する前半と、ESG活動を幅広く報告する後半からなる構成を踏襲しつつ、内容面で幾つかの変化が見られます。特に印象的だったのが次の3点です。

まず、「三菱自動車らしさ」とは何かを明確にし、目指す方向を読み手に伝えようという姿勢が随所に見られたことです。特に、トップコミットメントにおいて、現中計の基本方針である「選択と集中」を敷衍する形で、ASEAN地域を基軸とする事業体制、PHEVを軸とする電動車技術、アライアンスなどを活かしたイノベーション対応という、戦略を支える要素に焦点を当て、これを活かした顧客への価値提供が「三菱自動車らしさ」であると明記した点はメッセージ性に富んでいます。これを具体化する形で、特集記事がPHEVを主題に新たなモビリティを追求する様々な挑戦を取り上げ

たことも、読者の理解を深めるうえで効果的だと思います。ライフサイクルCO₂などを用いた優位性の解説も大変分かりやすくまとめられていました。

次に、中長期の時間軸が強化されたことです。「マテリアリティに関する年度目標設定における中長期視点の反映」の概念図が示すように、SDGsゴールを念頭に2030年に向けて整理された体系に、今回、環境ビジョン2050を新たに組み込み、一つの長期体系が描出されました。事後的に追加されたビジョン等が林立して全体像が不透明になるケースが散見されますが、社会課題に応じて「長期」が多義的になるのを許容し、統合を優先した貴社のアプローチは、社内調整は大変だったと思いますが、分かりやすく、高く評価出来ます。更に、全てのマテリアリティについて中長期リスク・機会の視点を横断的に取り入れ、テーマ毎に長期のリスク・機会と対応方針、中期目標とその背景となる外部環境やステークホルダーの期待を整理したことは、TCFDフレームワークへの対応が早くも社内横断的に展開されつつある表れとみることが出来ます。

最後に、外部環境の変化を踏まえてマテリアリティを柔軟に見直す姿勢を明確にした点です。今回は、環境問題の深刻化と新型コロナ感染症拡大を踏まえて、「環境汚染の防止」の重要度が引き上げられたほか、「働き方改革」と「ダイバーシティ」が統合されました。外部環境の変化に応じたマテリアリティの見直しを巡る議論に対する、一つのモデルの提示といえましょう。

このように、アイデンティティ、中長期の視点、ダイナミックなマテリアリティと、今号では、貴社レポートの差別化要素がはっきりしてきたように感じます。今後は、これらを活かしたストーリー性の強化・追求が期待されます。ASEAN市場での強みという基軸、PHEVを軸とする電動技術、アライアンスの持つ潜在性など、「貴社らしさ」を通して、長期的な成長戦略を浮かび上がらせる工夫が求められます。例えば、マテリアリティの見直しで「環境汚染の防止」の重要度を上げたことは、ネガティブインパクトの極小化を重視する姿勢の表れと評価できますが、ASEAN市場を意識したものではないでしょうか。柔軟なマテリアリティ構造を強みにするためにも、見直しの背景を成長戦略等と絡めて記載することが望まれます。

後段のESG活動報告については、上記の通り中長期視点を追加するなど、改善が進められていますが、読み手としては、前段に紐づける形で重み付けを変えるなど、もう一段メリハリをお願いしたいところです。Eについては、TCFDなどの進展が評価できる一方、前段との接続、特に環境計画パッケージが示す長期の方向性との整合性に改善の余地がありそうです。Sでは、ADASなど安心・安全に係る技術や品質の情報を、アライアンスも含めた差別化要素として充実させるのも、貴社らしさを訴求するうえで有効だと思います。また、「人」に関しても、引き続き無形資産としての人的資本の充実という観点からのアプローチ強化にも期待したいところです。更なる進化を楽しみにしております。